MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Rapport annuel de gestion

2007-2008

Québec

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Rapport annuel de gestion

2007-2008

Transports Québec

Cette publication peut également être consultée à l'adresse électronique suivante :
www.mtq.gouv.qc.ca

Ministère des Transports du Québec

ISBN 978-2-550-54173-8
ISBN (PDF) 978-2-550-54174-5
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2008
Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2008

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports du Québec favorise l'utilisation de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés.

Imprimé sur du papier Rolland Enviro100 contenant 100 % de fibres recyclées postconsommation, certifié Éco-Logo, procédé sans chlore, FSC recyclé et fabriqué à partir d'énergie biogaz.

Rapport annuel de gestion 2007-2008

Table générale des matières

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

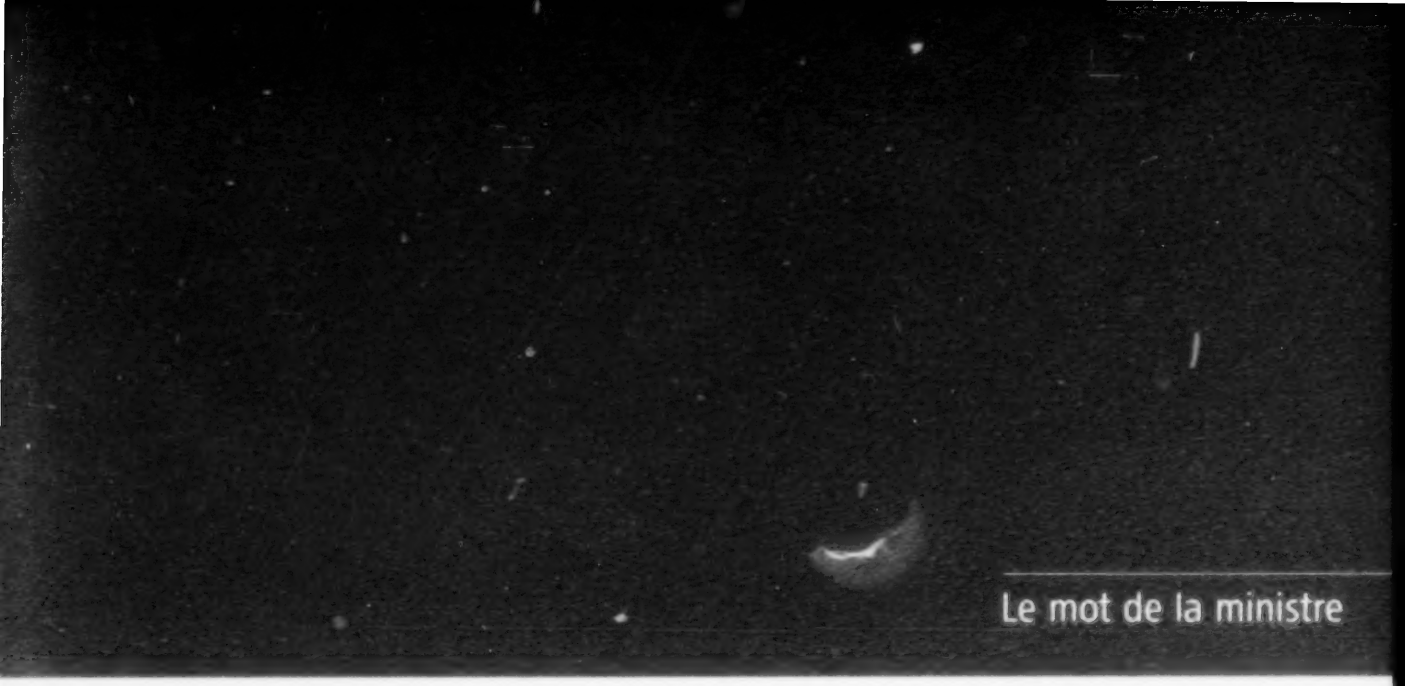
pages 9 à 108

CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

pages 109 à 154

CENTRE DE SIGNALISATION

pages 155 à 188



Le mot de la ministre

Monsieur François Gendron
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Président,

C'est avec plaisir que je vous transmets le *Rapport annuel de gestion 2007-2008* du ministère des Transports, incluant ceux du Centre de gestion de l'équipement roulant et du Centre de signalisation, pour l'exercice financier ayant pris fin le 31 mars 2008. Conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration publique, ces rapports rendent compte des résultats obtenus en fonction des orientations et des objectifs du Ministère, de l'unité autonome de service et de l'agence.

Je profite du dépôt de ce rapport pour souligner certaines réalisations importantes du ministère des Transports pendant l'année 2007-2008. C'est au cours de cette année qu'aura été annoncée l'amorce d'un ambitieux programme de mise à niveau du réseau routier qui s'échelonnera sur quinze ans. De plus, le Ministère a poursuivi la mise en œuvre des différents programmes d'aide de la Politique québécoise du transport collectif adoptée en 2006. Finalement, l'année s'achève sur le meilleur bilan routier des 60 dernières années. Ces réalisations et plusieurs autres dont fait état le présent rapport constituent des contributions importantes à l'évolution du secteur des transports au Québec.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Julie Boulet

JULIE BOULET

Québec, octobre 2008

Le mot du sous-ministre

Madame Julie Boulet
Ministre des Transports
Hôtel du Parlement
Québec

Madame la Ministre,

Je vous présente le *Rapport annuel de gestion 2007-2008* du ministère des Transports. Ce document rend compte de la performance du Ministère relativement à l'atteinte des objectifs de son *Plan stratégique 2005-2008* et du respect des engagements de sa *Déclaration de services aux citoyens*.

Je tiens également à préciser que ce rapport apporte des réponses aux observations que la Commission de l'administration publique a formulées au ministère des Transports à la suite de l'audition devant celle-ci sur le *Rapport annuel de gestion 2005-2006* en octobre 2007.

Je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

DENYS JEAN

Québec, octobre 2008

Ministère des Transports

Table des matières

La déclaration de la direction 13

Le rapport de validation de la Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes 15

Avant-propos 17

PARTIE 1 : LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS 19

1.1 La présentation du ministère des Transports 20
- Sa mission 20
- Le partage des compétences en matière de transport 20
- La clientèle et les partenaires 20
- L'organisation administrative 21

1.2 Les ressources 22
- Les ressources humaines 22
- Les ressources financières 25
- Les ressources informationnelles 30

PARTIE 2 : LE CONTEXTE ET LES FAITS SAILLANTS 31

2.1 Le contexte du Ministère en 2007-2008 32

2.2 Les faits saillants 35

PARTIE 3 : LES RÉSULTATS 39

3.1 Le sommaire des résultats stratégiques 41

3.2 Les résultats concernant l'atteinte des objectifs du *Plan stratégique 2005-2008* et du *Plan annuel de gestion des dépenses 2007-2008* 45

3.3 Les résultats des engagements énoncés dans la *Déclaration de services aux citoyens* 80

3.4 Les actions du Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général 86

PARTIE 4 : LES EXIGENCES LÉGISLATIVES ET GOUVERNEMENTALES 89

4.1 L'application de la politique linguistique 90

4.2 L'accès à l'information et la protection des renseignements personnels 91

4.3 Le suivi des objectifs des programmes d'accès à l'égalité ou du plan d'embauche pour certains groupes cibles 92

4.4 Le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec 96

Annexe I : La classification du réseau routier 2007-2008 103

Annexe II : Les outils de gestion en vue d'améliorer la performance 104

Annexe III : Les sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière ayant fait l'objet d'investissements en 2007-2008 105

La déclaration de la direction

Les informations contenues dans le présent rapport annuel relèvent de la responsabilité de la direction du ministère des Transports. Cette responsabilité porte sur l'exactitude et l'intégralité des données ainsi que sur la fiabilité des résultats.

À ma connaissance, les résultats et les données du *Rapport annuel de gestion 2007-2008* du ministère des Transports :

- décrivent fidèlement la mission, les valeurs et les orientations stratégiques de l'organisation;
- présentent les mandats, les principaux objectifs et les résultats opérationnels;
- couvrent l'ensemble des interventions importantes du ministère des Transports;
- sont exacts et fiables.

Pour garantir la réalisation des objectifs, la fiabilité des données et de l'information contenues dans le rapport annuel et pour gérer les risques de l'organisation, la direction a exercé un certain nombre de contrôles et mis en place les moyens suivants :

- définition, en fonction de sa mission, des orientations et plans d'action liés à ses activités à l'aide d'un processus de planification stratégique;
- maintien du comité de gestion et des comités de gestion dans chaque direction générale pour assurer l'examen et le suivi des opérations et des événements particuliers de manière à pouvoir s'adapter, au besoin;
- maintien, tout au cours de l'exercice financier, des contrôles d'autorisation, d'exécution et de supervision;
- maintien d'un comité de vérification interne et d'évaluation de programmes dont l'objectif est d'appuyer le sous-ministre dans la gestion des activités de vérification et d'évaluation au sein du Ministère;
- maintien de comités ministériels sur la protection des renseignements personnels, sur la sécurité informationnelle et maintien d'un responsable de la sécurité de l'information ainsi que d'un conseiller en éthique;

- maintien d'une Direction de la vérification interne et de l'évaluation programmes dont le rôle est d'abord de conseiller la direction du Ministè sur le contrôle et la gouverne d'entreprise, puis d'effectuer des vérifications po donner à la direction supérieure du Ministère une assurance raisonnable que activités se déroulent de façon conforme aux lois, aux règlemen et aux directives et qu'elles visent l'efficience et l'économie dans l'utilisati des ressources;
- validation, par la Direction de la vérification interne et de l'évaluation programmes, des données quantitatives et de la cohérence de l'informati qualitative présentées dans le *Rapport annuel de gestion 2007-2008* du ministè des Transports.

Je me déclare satisfait des pratiques et des méthodes utilisées pour produire et évalu le présent rapport annuel.

Le sous-ministre des Transports,

DENYS JEAN

Québec, octobre 2008

Le rapport de validation de la Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes

Monsieur le Sous-Ministre,

La Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes a examiné les résultats, les indicateurs, les explications et les informations présentés dans le rapport annuel de gestion du ministère des Transports pour l'exercice terminé le 31 mars 2008.

Nous avons évalué le caractère plausible et la cohérence générale des informations. Notre examen a été fondé sur les normes de l'Institut des vérificateurs internes à partir de collectes de renseignements, d'analyses, de révisions des calculs, de l'obtention de pièces justificatives et de discussions sur les informations fournies. L'examen ne visait pas la vérification des systèmes de compilation, ni l'évaluation du contrôle interne, ni la réalisation de sondages.

La responsabilité de l'exactitude, de l'intégralité et de la divulgation de ces données relève de la direction du ministère des Transports.

Au terme de notre examen, nous concluons que les résultats, les indicateurs et les explications contenus dans le *Rapport annuel de gestion 2007-2008* paraissent plausibles et cohérents.

La directrice de la vérification interne
et de l'évaluation de programmes,

Louise Boily

LOUISE BOILY

Québec, octobre 2008

Avant-propos

Le *Rapport annuel de gestion 2007-2008* du ministère des Transports a été préparé sur la base de l'information disponible au 31 mars 2008. Il couvre la période du 1er avril 2007 au 31 mars 2008.

Ce rapport constitue l'outil de reddition de comptes du Ministère. Il fait état des résultats relatifs aux objectifs et engagements du *Plan stratégique 2005-2008*, du *Plan annuel de gestion des dépenses 2007-2008* ainsi que de la *Déclaration de services aux citoyens*.

Pour plusieurs des indicateurs, le présent rapport complète la reddition relative à la mise en œuvre du *Plan stratégique 2005-2008*.

Par ailleurs, il intègre les mesures suivantes, découlant de la Commission d'administration publique, qui a entendu le sous-ministre les 10 et 24 octobre 2007 concernant le *Rapport annuel de gestion 2005-2006* :

- des données plus détaillées sur les ressources financières afin de permettre un meilleur rapprochement entre les budgets alloués et les sommes dépensées catégorisées selon les dépenses de fonctionnement et d'investissement;
- de l'information additionnelle relative aux revenus du Ministère et du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR);
- des données plus détaillées sur la formation et le développement du personnel;
- un suivi des recommandations formulées dans les rapports d'enquête des coroners, tel qu'il est inclus dans le *Rapport annuel de gestion 2006-2007*;
- un inventaire des sites potentiels d'amélioration en sécurité routière ainsi qu'une évaluation des coûts des actions à poser pour les corriger.

PARTIE 1 : Le ministère des Transports

1.1 La présentation du ministère des Transports

Sa mission[1]

Le ministère des Transports (Ministère) a pour mission d'assurer, sur tout le territoire québécois, la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement durable du Québec.

Le partage des compétences en matière de transport[2]

Dans le domaine des transports, les responsabilités sont partagées entre le gouvernement du Québec et le gouvernement du Canada. Le Québec a une compétence presque totale sur le transport routier, compétence qu'il partage avec les municipalités, particulièrement pour la gestion du réseau routier local. Il a, par ailleurs, pleine compétence pour légiférer en matière de sécurité routière.

Les secteurs maritime, aérien et ferroviaire relèvent principalement du gouvernement fédéral. On assiste d'ailleurs, depuis quelques années, à un repositionnement du gouvernement fédéral en matière de gestion et de financement de ces activités. Ce contexte a amené le gouvernement du Québec à s'investir davantage dans les secteurs du transport maritime, aérien et ferroviaire.

La clientèle et les partenaires

La clientèle du Ministère comprend toute personne ou toute entreprise susceptible d'utiliser les systèmes de transport, à titre d'usager du réseau routier ou des réseaux maritime, aérien et ferroviaire, plus particulièrement lorsque leur gestion relève du Québec.

Le Ministère compte sur l'appui, la collaboration et l'engagement de nombreux partenaires publics et privés pour offrir à la population et aux entreprises des systèmes de transport appropriés et fonctionnels. À cet égard, il maintient des liens étroits avec la Société de l'assurance automobile du Québec, la Société des traversiers du Québec, la Commission des transports du Québec, l'Agence métropolitaine de transport, les ministères et organismes du gouvernement du Québec, les organismes publics de transport, les conseils intermunicipaux de transport et les organismes municipaux et intermunicipaux de transport. Il travaille aussi en collaboration avec les municipalités, les municipalités régionales de comté (MRC), les communautés urbaines, les conférences régionales des élus (CRÉ) ainsi qu'avec le gouvernement du Canada et les organismes relevant directement ou indirectement de sa responsabilité. Enfin, le Ministère maintient des relations notamment avec les gouvernements des autres États, provinces et territoires, les universités et les centres de recherche ainsi qu'avec les associations ou entreprises de services de transport, de génie-conseil et de construction.

[1] Nous invitons le lecteur à consulter le site Internet du Ministère (**www.mtq.gouv.qc.ca**) afin de trouver l'ensemble des informations concernant l'organisation.
[2] Le lecteur peut se référer au site Internet du Ministère pour plus de détails sur les lois qu'il administre.

L'organisation administrative[3]

Le personnel du Ministère est réparti dans les six unités administratives[4] suivantes :

- le Bureau du sous-ministre;
- la Direction générale de Québec et de l'Est;
- la Direction générale de Montréal et de l'Ouest;
- la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport;
- la Direction générale des infrastructures et des technologies;
- la Direction générale des services à la gestion.

Le Ministère compte aussi une unité autonome de service, le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER), ainsi qu'une agence, le Centre de signalisation (CSi).

La Société de l'assurance automobile du Québec, la Société des traversiers du Québec, la Commission des transports du Québec et l'Agence métropolitaine de transport relèvent de la ministre des Transports.

[3] Pour plus d'information sur les directions territoriales et les centres de services, le lecteur est invité à consulter le site Internet du Ministère (**www.mtq.gouv.qc.ca**).
[4] On peut également se référer à l'organigramme du Ministère, qui est joint au présent rapport annuel.

Les ressources humaines

Le Ministère dispose d'une importante équipe composée d'employés permanents et occasionnels qui mettent leurs compétences et leurs habiletés au service des citoyennes et citoyens québécois. Au 31 mars 2008, l'effectif permanent en place au Ministère s'élevait à 4 297 employés, soit 1 397 femmes (33 %) et 2 900 hommes (67 %). Le Ministère assure une présence sur l'ensemble du territoire québécois par l'entremise de 14 directions territoriales et de 60 centres de services, où sont concentrés les deux tiers de l'effectif.

EFFECTIF[5] PERMANENT DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS (EN NOMBRE DE PERSONNES) AU 31 MARS 2008

Territoire de travail	Nombre de personnes	Territoire de travail	Nombre de personnes
Bureaux centraux de Québec	1 196	Bureaux centraux de Montréal	136
Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	309	Laval–Mille-Îles	120
Côte-Nord	153	Île-de-Montréal	260
Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	190	Est-de-la-Montérégie	206
Mauricie–Centre-du-Québec	229	Ouest-de-la-Montérégie	192
Chaudière-Appalaches	269	Estrie	176
Capitale-Nationale	319	Laurentides-Lanaudière	213
		Outaouais	142
		Abitibi-Témiscamingue	187
TOTAL : Québec, l'Est et les unités centrales	**2 665**	**TOTAL : Montréal, l'Ouest et les unités centrales**	**1 632**
TOTAL DE L'EFFECTIF PERMANENT	**4 297**		

Source : SAGIP-PAIE 2007-26

MM. Dominic Précourt, Jean-Marc Denis et Carl Sainte-Marie, du Centre de services de Québec. Ils font partie de l'équipe de supersignalisation, dont les principales tâches consistent à installer et à assurer l'entretien des structures de supersignalisation sur le réseau de la Direction générale de Québec et de l'Est.

[5] Ces chiffres incluent également les employés du CGER et du CSi.

Le tableau ci-dessous illustre, par catégorie d'emploi, la répartition de l'effectif au cours des deux derniers exercices financiers.

EFFECTIF PERMANENT ET OCCASIONNEL[6] (EN NOMBRE DE PERSONNES)

	31 mars 2007			31 mars 2008			
Catégorie d'emploi	**Permanent**	**Occasionnel**	**Total**	**Permanent**	**Occasionnel**	**Total**	**Variation (%)**
Personnel d'encadrement	357	2	**359**	341	4	**345**	- 3,9
Professionnels	734	39	**773**	702	37	**739**	- 4,4
Ingénieurs	493	14	**507**	512	15	**527**	3,9
Techniciens des travaux publics	756	176	**932**	762	173	**935**	0,3
Personnel de soutien et technique	1 256	381	**1 637**	1 180	384	**1 564**	- 4,5
Ouvriers	861	2 065	**2 926**	800	2 132	**2 932**	0,2
TOTAL DES EMPLOYÉS	**4 457**	**2 677**	**7 134**	**4 297**	**2 745**	**7 042**	**- 1,3**

Source : SAGIP – PAIE 2007-26.

Dans une perspective gouvernementale de réduction de la taille de l'État, le Ministère maintient ses efforts pour diminuer l'effectif global. Ainsi, comparativement à la dernière année, l'ensemble de l'effectif a été réduit de 1,3 %. Notons que la réduction du personnel permanent est toutefois de 3,6 %, soit 4 297 personnes au lieu de 4 457 l'année précédente. Les emplois liés au domaine du génie ne sont pas touchés par cette décroissance. Leur nombre est resté stable ou a crû légèrement au cours des six dernières années après avoir connu une forte augmentation entre 1999 et 2003, soit 20 % en quatre ans.

Le Ministère a respecté les orientations gouvernementales en matière de réduction de la taille de l'État. Ainsi, au cours de la dernière année, des 258 personnes parties à la retraite, une sur deux a été remplacée.

LA POLITIQUE DE LA QUALITÉ DE VIE AU TRAVAIL

Cette année, un plan d'action découlant de la Politique de la qualité de vie au travail a été approuvé par le sous-ministre. Ce plan d'action permettra de :

- promouvoir la qualité de vie au travail au Ministère;
- donner aux gestionnaires et aux employés les habiletés et les outils nécessaires pour créer un milieu de vie stimulant et un climat de travail axé sur la collaboration et le respect des personnes;
- favoriser un environnement de travail sain et sécuritaire tant sur le plan physique que sur le plan psychologique.

La mise en œuvre du plan d'action est commencée. En plus des activités relatives au Programme d'aide aux employés (PAE), à la santé physique et à la sécurité du travail, au harcèlement et à la violence, des actions ont été réalisées dans le volet santé psychologique par la poursuite de l'implantation d'une nouvelle approche en réintégration au travail des employés en absence prolongée ou dont le retour est à risques.

Au cours de la prochaine année, la réalisation d'activités sur la qualité de vie au travail se poursuivra, entre autres, par une formation offerte aux gestionnaires sur ce thème, la mise en œuvre de mesures préventives concernant le harcèlement et la violence en partenariat avec les personnes-ressources externes et la poursuite des démarches d'accompagnement pour l'amélioration du climat de travail dans les équipes de travail.

[6] Cette donnée correspond au nombre de personnes ayant occupé un poste occasionnel au cours de l'année et inclut les 1 937 employés saisonniers qui figurent sur les listes de rappel même si, pour eux, il s'agit de rappels récurrents. Les stagiaires et étudiants sont exclus.

LA FORMATION ET LE DÉVELOPPEMENT DU PERSONNEL

Pour l'année civile 2007, le Ministère a investi 3 841 411 $ en activités de développement. Ce montant inclut les coûts des ressources externes, les frais de déplacement et de séjour des employés ainsi que le coût salarial. Une grande proportion des activités de développement ont été offertes par les ressources internes.

Le bilan de développement totalise 12 757 jours-personnes, soit une moyenne de 1,8 jour de formation par employé. Cet investissement représente un effort de développement équivalant à 1,3 % de la masse salariale, ce qui excède l'exigence de la Loi sur la formation de la main-d'œuvre, qui est de 1 %.

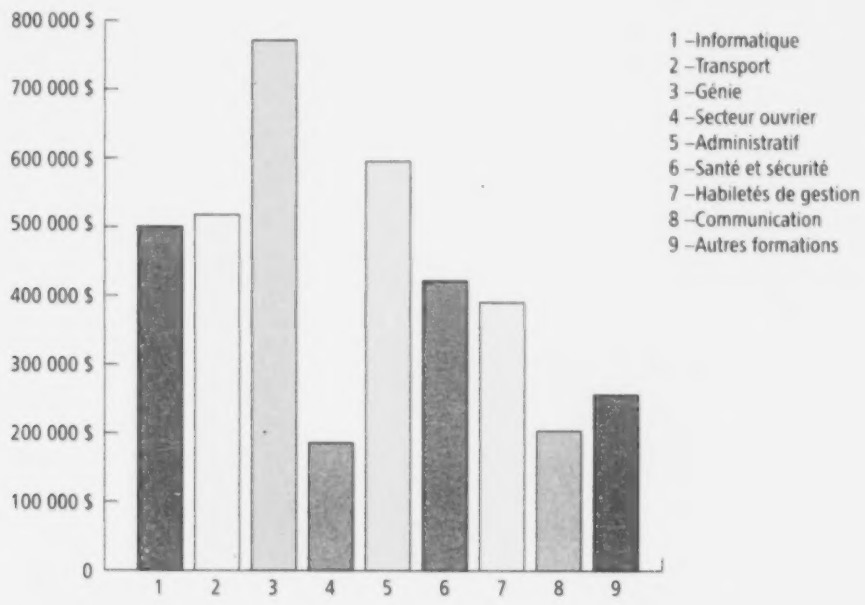
Le tableau suivant présente les ressources financières consacrées au développement des personnes et les jours-personnes par catégorie d'emploi.

TABLEAU 1 – ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS PAR CATÉGORIE D'EMPLOI

Catégorie d'emploi	Effectifs	Coûts de développement ($)	Jours-personnes de développement
Ingénieurs	527	711 102	1 893
Techniciens des travaux publics	935	575 519	2 324
Ouvriers	2 932	518 549	2 955
Personnel d'encadrement	345	682 879	1 326
Professionnels	739	788 706	1 905
Personnel de soutien et technique	1 564	564 656	2 354
Total	**7 042**	**3 841 411**	**12 757**

Les formations données couvrent de nombreux domaines d'expertise et touchent à l'ensemble des catégories d'emploi, que ce soit un travail technique, administratif ou de gestion.

TABLEAU 2 - SOMMES CONSACRÉES PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS AUX ACTIVITÉS DE DÉVELOPPEMENT, SELON LES THÈMES



Les ressources financières

LES BUDGETS ET LES PROGRAMMES

Le budget de dépenses du Ministère couvre les dépenses courantes ainsi que la portion imputable à l'exercice en cours des investissements à long terme (amortissement et frais de financement du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier). Pour l'exercice financier 2007-2008, le budget de dépenses a été établi à 2 074,8 millions de dollars. Quant au budget d'investissements, qui permet d'acquérir divers biens dont la durée de vie s'étend sur plusieurs années (principalement les équipements informatiques capitalisables), il totalise 44 millions de dollars. Le budget total de dépenses et d'investissements en 2007-2008 s'élève donc à 2 118,8 millions de dollars. Ces sommes sont réparties entre les trois programmes réguliers de la façon suivante :

BUDGET, DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU MTQ

Programmes réguliers	Budget (000 $)	Résultats (000 $)	
Budget de dépenses	2007-2008 Initial	2007-2008	2006-2007
01 - Infrastructures de transport	**1 515 348,7**	**1 606 560,1**	**1 447 804,8**
01 - Construction des infrastructures de transport	1 001 928,1	1 002 808,3	881 388,3
02 - Entretien des infrastructures de transport	416 217,1	468 152,2	414 703,0
03 - Aide financière au réseau local	97 203,5	135 599,6	151 713,5
02 - Systèmes de transport	**460 515,9**	**435 511,2**	**400 814,7**
01 - Transport terrestre	371 672,7	342 939,5	321 032,2
02 - Transport maritime	68 904,5	70 668,1	63 985,5
03 - Transport aérien	6 891,4	9 391,6	3 950,9
04 - Commission des transports du Québec	13 047,3	12 512,0	11 846,1
03 - Administration et services corporatifs	**98 978,8**	**99 908,1**	**97 248,2**
01 - Direction	7 120,7	6 932,5	6 823,2
02 - Services administratifs	76 153,8	78 029,1	76 324,4
03 - Planification et recherche développement	15 704,3	14 946,5	14 100,6
04 - Promotion et développement de la Capitale-Nationale	–	–	**46 306,5**
01 - Développement de la Capitale-Nationale	–	–	46 306,5
Total budget de dépenses	**2 074 843,4**	**2 141 979,4**	**1 992 174,2**
Budget d'investissements	2007-2008	2007-2008	2006-2007
01 - Infrastructures de transport	**34 042,7**	**22 618,7**	**26 206,5**
01 - Construction des infrastructures de transport	11 083,4	5 533,4	8 086,0
02 - Entretien des infrastructures de transport	22 959,3	17 085,3	18 120,5
03 - Aide financière au réseau local	–	–	–
02 - Systèmes de transport	**2 340,8**	**12 627,2**	**2 368,2**
01 - Transport terrestre	48,4	10 058,6	44,6
02 - Transport maritime	3,1	–	–
03 - Transport aérien	–	–	–
04 - Commission des transports du Québec	2 289,3	2 568,6	2 323,6
03 - Administration et services corporatifs	**7 596,2**	**3 305,6**	**5 655,1**
01 - Direction	28,7	32,2	11,8
02 - Services administratifs	7 469,6	3 177,6	5 533,5
03 - Planification et recherche développement	97,9	95,8	109,8
04 - Promotion et développement de la Capitale-Nationale	–	–	**17,5**
01 - Développement de la Capitale-Nationale	–	–	17,5
Total budget d'investissements	**43 979,7**	**38 551,5**	**34 247,3**
Total programmes réguliers	2 118 823,1	2 180 530,9	2 026 421,5

Les budgets correspondent aux données apparaissant au Livre des crédits. Le programme 04 - Promotion et développement de la Capitale-Nationale a été aboli à la suite du transfert de la responsabilité du Bureau de la Capitale-Nationale au ministère de la Santé et des Services sociaux.

En cours d'exercice, le budget de dépenses du Ministère a été haussé de 46,1 millions de dollars principalement par le recours au Fonds de suppléance pour 40,8 millions de dollars afin de financer l'entente sur la régionalisation du déficit du métro, l'exploitation et l'acquisition d'un réseau ferroviaire et une modification du calendrier de versement du Programme d'aide à la voirie locale. La vente de rebuts et de terrains excédentaires a contribué à cette hausse pour une somme de 3,3 millions de dollars et le solde résulte de transferts de crédits en provenance d'autres ministères, notamment pour l'activité de communication et l'embauche d'étudiants. Malgré ces augmentations du budget de dépenses, le Ministère n'a pas été en mesure d'absorber complètement les dépassements de coûts relatifs à la viabilité hivernale (36,9 millions de dollars) à la suite des précipitations exceptionnelles connues au cours de l'hiver. De plus, les travaux entourant la réforme comptable entreprise par le gouvernement ont eu pour effet de hausser de façon imprévue la contribution au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier d'une somme de 27,3 millions de dollars.

Il faut également noter que la Commission des transports du Québec, qui apparaît dans le budget du Ministère au programme 02 - élément 04, présente un rapport annuel de gestion distinct.

LES PROGRAMMES SPÉCIAUX

Pour l'exercice 2007-2008, le Ministère a aussi disposé de 21,3 millions de dollars pour des programmes spéciaux. Cette somme provenait d'ententes avec le gouvernement fédéral, à savoir 19 millions de dollars pour l'aide aux infrastructures locales de transport et 2,3 millions pour l'amélioration des infrastructures aéroportuaires.

LE FONDS DE CONSERVATION ET D'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER

Le Ministère a débuté l'exercice financier avec l'autorisation de réaliser, par l'entremise du FCARR, des investissements de 1 700 millions de dollars sur le réseau routier. Des contributions provenant de partenaires (gouvernement fédéral, municipalités) de l'ordre de 265,4 millions de dollars sont venues s'ajouter en cours d'exercice.

BUDGET, DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU FONDS DE CONSERVATION ET D'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER

	Budget (000 $)	Résultats (000 $)	
Axes routiers	2007-2008 Initial	2007-2008	2006-2007
Axe 1 - Conservation des chaussées	**416 408,2**	**431 153,8**	**347 696,4**
Travaux	368 156,9	386 603,9	302 561,7
Soutien technique	10 273,9	6 490,7	8 497,4
Masse salariale	26 395,6	25 298,9	25 511,3
Dépenses administratives	3 936,9	3 705,3	3 524,5
Frais de financement	7 644,9	9 055,0	7 601,5
Axe 2 - Conservation des structures	**383 046,2**	**464 269,5**	**230 498,2**
Travaux	362 652,4	443 625,1	211 433,0
Soutien technique	3 510,8	2 324,8	3 173,8
Masse salariale	9 020,0	9 061,4	9 528,3
Dépenses administratives	1 345,3	1 327,1	1 316,3
Frais de financement	6 517,7	7 931,1	5 046,8
Axe 3 - Amélioration du réseau routier	**272 304,4**	**276 536,8**	**253 396,8**
Travaux	231 008,9	236 708,8	216 447,0
Soutien technique	9 183,3	6 305,8	7 245,4
Masse salariale	23 593,8	24 578,3	21 752,6
Dépenses administratives	3 519,1	3 599,7	3 005,2
Frais de financement	4 999,3	5 344,2	4 946,6
Axe 4 - Développement du réseau routier	**508 621,0**	**672 502,2**	**497 580,1**
Travaux	478 681,8	646 209,0	468 078,9
Soutien technique	5 212,3	3 216,4	4 437,8
Masse salariale	13 391,4	12 537,1	13 323,6
Dépenses administratives	1 997,4	1 836,1	1 840,6
Frais de financement	9 338,1	8 703,6	9 899,2
Sous-total axes routiers	**1 580 379,8**	**1 844 462,3**	**1 329 171,5**
Planification et frais généraux	**119 620,2**	**114 432,0**	**114 541,1**
Masse salariale	67 531,2	66 668,2	66 482,3
Études et planification	12 075,0	13 580,6	12 071,8
Développement TI	15 491,8	12 634,4	13 677,7
Dépenses administratives	24 522,2	21 548,8	22 309,3
Sous-total planification et frais généraux	**119 620,2**	**114 432,0**	**114 541,1**
Total FCARR	1 700 000,0	1 958 894,3	1 443 712,6
Capitalisé (axes routiers)	1 567 835,8	1 828 936,5	1 342 849,2
Payé comptant (axes routiers, planification et frais généraux)	132 164,2	129 957,8	100 863,4

Les budgets sont ceux attribués aux unités administratives en début d'exercice et correspondent au plafond de 1,7 G$ initialement autorisé par le Conseil du trésor.

Ces investissements sont financés à même une contribution versée par le Ministère à l'intérieur du budget de dépenses du Programme 1 - Infrastructures de transport et, dans une moindre mesure, à partir de contributions de partenaires.

Par ailleurs, les sommes requises (1 036,8 millions de dollars) pour l'amortissement et la contribution au FCARR, qui représentent l'étalement comptable d'investissements déjà réalisés ainsi que leurs coûts de financement à long terme, se répartissent comme suit :

- 917 millions de dollars pour la contribution au financement du FCARR;
- 103,2 millions de dollars pour l'amortissement des travaux sur le réseau routier antérieurs à la création du FCARR ainsi que des autres infrastructures de transport;
- 16,6 millions de dollars pour l'amortissement d'actifs autres que les infrastructures de transport.

LA GESTION FINANCIÈRE

Au regard des enjeux stratégiques du Ministère pour 2007-2008, les efforts suivants ont été déployés sur le plan financier :

- **Assurer des infrastructures de transport sécuritaires, en bon état et fonctionnelles :** investissements de 276,5 millions de dollars dans l'amélioration du réseau routier, notamment sur le plan de la sécurité routière; investissements de 431,2 millions de dollars dans la conservation des chaussées; investissements de 464,3 millions de dollars dans la conservation des structures et 468,2 millions de dollars consacrés à l'exploitation du réseau.
- **Améliorer l'efficacité des systèmes de transport dans une perspective de développement durable :** investissements de 672,5 millions de dollars dans le développement du réseau routier; aide à l'investissement et à l'exploitation du transport en commun de 250,9 millions de dollars; aide au transport adapté de 69,2 millions de dollars; 79 millions de dollars pour les dessertes de transport maritime et aérien; aide de 3,6 millions de dollars pour les infrastructures multimodales et aide pour le développement et l'exploitation de la Route verte de 2,8 millions de dollars.
- **Offrir de meilleurs services aux citoyens :** investissements de 30,5 millions de dollars pour l'amélioration des systèmes ministériels d'information ainsi que pour la mise en place d'un portail d'information et de services en ligne.

LES REVENUS

Pour l'exercice 2007-2008, les revenus du Ministère se chiffrent à 767,4 millions de dollars, qui ont été versés au Fonds consolidé du revenu. Vous trouverez ci-joint un tableau comparatif de ces revenus sur trois années financières.

REVENUS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS[1]
DE 2005-2006 À 2007-2008

	2007-2008 ($)	2006-2007 ($)	2005-2006 ($)
DROITS ET PERMIS			
Immatriculations – Droits[2]	669 032 935,00	654 461 757,92	639 992 947,87
Conducteurs et chauffeurs[2]	82 730 679,00	81 413 448,00	80 379 640,27
Autres – Droits et permis	25 603,00	24 644,00	26 791,48
TOTAL – DROITS ET PERMIS	751 789 217,00	735 899 849,92	720 399 379,62
REVENUS DIVERS			
Disposition de surplus	609 895,00	572 172,93	683 171,67
Ventes de terrains et bâtisses	3 897 250,00	4 930 244,46	8 845 963,57
Location de terrains et bâtisses	1 740 786,00	1 648 341,83	1 996 564,05
Autres – Revenus divers	552 909,00	949 064,30	2 367 275,95
TOTAL – REVENUS DIVERS	6 800 840,00	8 099 823,52	13 892 975,24
INTÉRÊTS			
Débiteurs	6 539,00	485 815,28	157 261,87
TOTAL – INTÉRÊTS	6 539,00	485 815,28	157 261,87
AMENDES ET CONFISCATIONS			
Alcofrein[2]	1 007 899,00	1 120 028,22	–
Autres – Amendes et confiscations[3]	153 511,00	60 978,69	114 187,07
TOTAL – AMENDES ET CONFISCATIONS	1 161 410,00	1 181 006,91	114 187,07
RECOUVREMENTS			
Dépenses sous forme d'indemnités[4]	3 618 402,00	4 811 330,10	5 701 390,92
Autres – Recouvrements[5]	3 758 394,00	843 333,21	-1 785 688,70
TOTAL – RECOUVREMENTS	7 376 796,00	5 654 663,31	3 915 702,22
TRANSFERTS DU GOUVERNEMENT DU CANADA			
Entretien de chemins fédéraux	47 630,00	131 343,69	128 390,69
Autres – Transferts du gouvernement du Canada	218 080,00	–	254 817,57
TOTAL – TRANSFERTS DU GOUVERNEMENT DU CANADA	265 710,00	131 343,69	383 208,26
GRAND TOTAL	767 400 512,00	751 452 502,63	738 862 714,28

Notes :
[1] L'ensemble de ces sommes est versé au Fonds consolidé du revenu.
[2] Ces revenus sont perçus par la SAAQ pour le compte du MTQ.
[3] Sommes perçues en cas d'inexécutions ou de non-respect de contrats et frais facturés pour chèques retournés.
[4] Facturation des dommages causés à la propriété du Ministère.
[5] Redressement de dépenses estimées d'années antérieures.

Les ressources informationnelles

Les ressources informationnelles sont l'un des moyens privilégiés par le ministère des Transports pour soutenir sa mission, ses orientations stratégiques et son modèle d'affaires. Elles contribuent à la réalisation des grands projets ministériels et à la mise en place des initiatives gouvernementales.

Pour 2007-2008, en matière de ressources informationnelles, le ministère des Transports a réalisé de nombreux travaux visant l'amélioration continue de la qualité des services aux citoyens. Plusieurs grands dossiers ont été amorcés, poursuivis ou terminés pendant l'année :

En ce qui a trait à la gestion des ressources informationnelles (RI) :

- Augmentation de l'efficacité des RI par la consolidation des infrastructures technologiques et l'amélioration de la capacité de stockage et l'exploitation des systèmes;
- Mise en œuvre du Plan d'intervention ministériel en sécurité de l'information (2007-2010).

Au chapitre de la prestation électronique de services :

- Implantation du nouveau site Internet ministériel.

En ce qui concerne l'exploitation efficiente des réseaux de transport :

- Mise en œuvre du nouveau système de gestion de l'entretien d'hiver;
- Poursuite du déploiement des stations de météo routière;
- Mise en œuvre du système de soutien aux activités ferroviaires;
- Élaboration de l'architecture ministérielle des systèmes de transport intelligents (STI).

Pour le volet de la gestion et de la conservation des actifs (infrastructures) :

- Réalisation et implantation du nouveau système de gestion des structures;
- Démarrage de la numérisation des dossiers de structures.

Dans le domaine de la sécurité des transports :

- Déploiement d'une nouvelle version de l'Inforoutière.

PARTIE 2 : Le contexte et les faits saillants

Au cours de l'année 2007-2008, les unités administratives du Ministère ont mis en œuvre les priorités et les orientations gouvernementales tout en poursuivant la réalisation des activités prévues dans le *Plan stratégique 2005-2008* et dans le *Plan annuel de gestion des dépenses 2007-2008*, ainsi que les engagements pris dans la *Déclaration de services aux citoyens*.

2.1 Le contexte du Ministère en 2007-2008

Les suites de la Commission Johnson

En réponse aux recommandations de la Commission d'enquête sur le viaduc de la Concorde que le président, monsieur Pierre-Marc Johnson, a fait connaître le 15 octobre 2007, la ministre des Transports a annoncé le 19 octobre un plan de modernisation du réseau routier.

Ce programme, qui comprend quatre volets, donne au ministère des Transports et à son personnel les moyens et les outils nécessaires pour relever le défi du redressement du réseau routier québécois. Ce programme est constitué des éléments suivants : le plan de redressement du réseau routier, avec les objectifs de redressement à atteindre et les budgets qui y seront consacrés , qui s'échelonnera sur les quinze prochaines années; la création d'une agence de gestion des structures routières du Québec dont l'adoption du projet de loi est à venir (une entité administrative spécialisée pour répondre à la problématique spéciale de l'usure accélérée des structures); la révision des méthodes et des pratiques en matière de gestion des structures et finalement, l'information de la population. Par ailleurs, le Ministère reprend les ponts situés sur le réseau des municipalités qui comptaient 100 000 habitants et moins le 31 janvier 2001 tel qu'il est prévu dans le décret adopté à cette fin en décembre 2007. Ainsi, 4 281 ponts situés sur le réseau municipal de 904 municipalités sont dorénavant sous la complète responsabilité du Ministère.

Le développement durable

La Loi sur le développement durable du Québec, qui a été adoptée en avril 2006, vise à instaurer un nouveau cadre de gestion au sein de l'Administration afin que l'exercice de ses pouvoirs et de ses responsabilités s'inscrive dans la recherche d'un développement durable. Le Ministère a contribué à l'élaboration et à la mise en œuvre de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013 qui en découle. Afin de contribuer à la démarche gouvernementale, le Ministère complétera et adoptera une Stratégie ministérielle de développement durable pour la période 2008-2013 qui tiendra compte de trois domaines d'intervention : l'encadrement des activités de transport, la gestion de réseaux de transport et la gouvernance. Avec les actions prioritaires qui seront déterminées, le Ministère élaborera son Plan d'action de développement durable.

Par ailleurs, le gouvernement a également adopté son Plan d'action 2006-2012, *Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir* (PACC), et mis en œuvre un Fonds vert de 200 millions de dollars par année pour financer ce plan. À cette somme s'ajoute une contribution fédérale de 349,9 millions de dollars pour la période 2007-2010. Le Ministère a participé à l'élaboration et au processus de mise en œuvre des actions et des programmes en matière de transport inscrits dans ce plan d'action en concertation avec les autres ministères et organismes concernés. De même, il a apporté une importante contribution à la stratégie

énergétique du Québec 2006-2015, *L'énergie pour construire le Québec de demain*, en participant à l'élaboration du projet de Plan d'ensemble en efficacité énergétique et nouvelles technologies de l'Agence de l'efficacité énergétique. Afin de donner suite aux actions et aux orientations gouvernementales en matière de transport, le Ministère a amorcé son propre plan d'action ministériel de mise en œuvre de mesures et de programmes en transport concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'adaptation aux impacts des changements climatiques ainsi que l'efficacité énergétique afin de réduire la consommation de produits pétroliers et la dépendance envers ceux-ci.

L'action ministérielle en matière de développement durable a concerné également le début de la mise en œuvre des programmes relatifs à la Politique québécoise du transport collectif. Cette politique contribue pleinement au développement durable en raison des dimensions économique, environnementale et sociale liées à l'utilisation du transport collectif et à son accessibilité. Globalement, la Politique adoptée en juin 2006 vise l'augmentation de l'achalandage du transport en commun de 8 % sur les quatre prochaines années et, ultimement, l'accroissement de la part modale du transport en commun. À cette fin, des ressources financières additionnelles sont disponibles pour l'amélioration des services offerts à la population à partir d'un financement du Fonds vert de 130 millions de dollars annuellement dans le cadre du Plan d'action 2006-2012, *Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir*. La modernisation et le développement des infrastructures et équipements sont également encouragés par deux programmes d'aide financière au transport en commun : le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, qui a été bonifié, et le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL).

Le maintien des actifs

À la suite des engagements pris lors du budget 2007-2008, le gouvernement a rendu public, en octobre 2007, un important plan d'investissement pour assurer la remise en état et le maintien de la qualité des infrastructures. Le Plan québécois des infrastructures, *Des fondations pour réussir*, permettra la réalisation d'investissements de 37,3 milliards de dollars entre 2007-2008 et 2011-2012. Le plan quinquennal de redressement du réseau routier de 13,3 milliards de dollars s'inscrit dans ce plan gouvernemental.

Le réseau routier est un atout essentiel de notre économie et un élément important du patrimoine d'infrastructures. Par contre, il est vieillissant, puisque la majorité des autoroutes ont été construites dans les années 1960 et 1970. La situation est la même à l'égard des nombreuses structures qui se trouvent sur les quelque 30 000 kilomètres de route sous la responsabilité du Ministère. Ces structures requièrent des investissements importants. C'est pourquoi le maintien des actifs est un dossier majeur au Ministère. En 2007, ce dernier a affecté 1,9 milliard de dollars à la conservation, à l'amélioration et au développement du réseau routier, ce qui a permis d'intervenir sur quelque 1 994 kilomètres de route et sur 574 structures, comparativement à 2006, où on avait injecté 1,4 milliard de dollars pour des interventions sur environ 1 774 kilomètres de route et sur près de 470 structures.

La sécurité routière

De 1973 à 2001, on constate une amélioration globale du bilan routier, et ce, malgré l'accroissement du nombre de véhicules en circulation sur les routes, du kilométrage parcouru et du nombre de titulaires d'un permis de conduire. Cependant, depuis 2001, le bilan s'est détérioré et s'est avéré très préoccupant, notamment quant au nombre de décès. Devant ce constat, l'Assemblée nationale a adopté une motion pour faire de 2007 l'Année de la sécurité routière. À cette occasion, de nombreuses actions de sensibilisation, de mobilisation et de contrôle ont été mises en place afin d'améliorer le bilan routier québécois. Le Ministère a réalisé ces actions de concert avec la SAAQ, les services policiers et d'autres partenaires. Le bilan routier 2007, qui constitue le meilleur bilan des 60 dernières années, témoigne de l'atteinte des objectifs de cette année. Au terme de cette période, il importe de poursuivre ces efforts afin que l'amélioration du bilan routier se continue.

La sécurité routière est un élément déterminant dans les actions du Ministère à l'intention des usagers de la route. En s'appuyant sur le premier rapport de la Table québécoise de la sécurité routière, sur les mesures du projet de loi n° 42 (Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude) et sur d'autres mesures présentées par les membres du Comité interministériel sur la sécurité routière, le Ministère compte proposer en 2009 un plan d'action gouvernemental en sécurité routière. Priorisant la poursuite du grand chantier de la sécurité routière, il présentera les moyens novateurs retenus de même que les actions et les interventions qui permettront d'atteindre un nouvel objectif en matière d'amélioration du bilan routier et de faire du Québec un chef de file en sécurité routière.

En 2007-2008, le Ministère a investi 623,2 millions de dollars en sécurité routière. Cette somme a été répartie entre l'entretien des équipements de sécurité (33,8 millions de dollars), la conservation des structures (80,1 millions de dollars), l'amélioration du réseau (146,3 millions de dollars), la conservation des chaussées et autres éléments (105,5 millions de dollars) et le développement du réseau (257,5 millions de dollars).

Le partenariat public-privé

Le partenariat public-privé (PPP) est un mode de réalisation qui se caractérise par une entente contractuelle entre les secteurs public et privé. Cette entente détermine entre autres le partage des risques et permet de mieux respecter les coûts et les délais de réalisation. Trois projets pouvant être réalisés au moyen d'un PPP ont été déterminés et continuent de progresser en conformité avec les approches applicables à ce type de démarche, telles qu'elles sont définies par le Conseil du trésor : l'achèvement de l'autoroute 25 entre Montréal et Laval, celui de l'autoroute 30 entre Châteauguay et Vaudreuil-Dorion et la mise en place d'un réseau renouvelé d'aires de service. L'ensemble de ces trois projets mènera à des investissements potentiels de plus ou moins 2 milliards de dollars. Au cours de l'année 2007-2008, ces trois projets se sont poursuivis. Pour l'autoroute 25, une entente de partenariat a été signée en septembre 2007. En ce qui concerne l'autoroute 30, l'appel de proposition a été réalisé en juin 2007 et il y a eu réception du volet technique des trois propositions en mars 2008. Quant aux aires de service, les propositions ont été reçues le 2 novembre 2007 et l'annonce du soumissionnaire retenu a été rendue publique le 9 janvier 2008.

La présente section expose les principales actions importantes du Ministère qui ont marqué l'année 2007-2008 dans le secteur des transports, en fonction des orientations stratégiques ministérielles.

ORIENTATION 1

ASSURER AUX USAGERS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SÉCURITAIRES, EN BON ÉTAT ET FONCTIONNELLES

- L'Année de la sécurité routière a permis d'obtenir le meilleur bilan routier des 60 dernières années. Ainsi, en 2007, le nombre de décès et de blessés graves a diminué respectivement de 15,7 % et de 23 % par rapport à 2006.

- Au cours de l'Année de la sécurité routière, plusieurs actions de sensibilisation, de mobilisation et de contrôle ont été mises en place dans le but d'améliorer de façon sensible le bilan routier. Ces actions, de même que l'adoption du projet de loi nº 42 (Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude), ont créé des circonstances favorables en plaçant la sécurité routière en tête des préoccupations des Québécois. Les efforts du Ministère et de ses partenaires se sont traduits concrètement par une amélioration considérable du bilan routier 2007.

- En matière de communication, le Ministère a redoublé d'efforts en misant sur une campagne intégrée, regroupant entre autres les thèmes de la signalisation, de la sécurité à l'approche des grands chantiers, de la sécurité routière lors de conditions hivernales et des risques qu'entraîne la présence de la grande faune aux abords des routes. En raison de son pouvoir de persuasion, la télévision a été le moyen privilégié pour mener une campagne visant à faire de la sécurité routière un enjeu de société. Le Ministère a également recouru à une panoplie de moyens pour assurer une présence soutenue dans les médias tout au long de l'année, notamment la diffusion de messages à la radio et dans les imprimés ainsi que l'organisation de diverses activités de relations publiques.

- L'exercice 2007-2008 constitue la première année d'un nouveau plan de redressement du réseau routier québécois, qui s'échelonnera sur quinze ans. Durant cette période, le Ministère et ses partenaires ont investi plus de 1,9 milliard de dollars dans le rehaussement de la qualité du réseau routier supérieur, soit une augmentation de 515,1 millions de dollars par rapport à 2006-2007. Des investissements de 11,6 milliards de dollars ont été annoncés pour les quatre prochaines années pour compléter le premier plan quinquennal.

- Dans l'ensemble, en 2007, 64,2 % du réseau routier supérieur québécois présentait une chaussée considérée comme en bon état selon l'indice de rugosité international (IRI). Ce qui se situe à 1,2 % au-dessus de la cible de 2008. En ce qui concerne les structures, 54,5 % de celles-ci sont considérées comme en bon état, ce qui correspond à 0,5 % de moins que la cible de 2008. L'an prochain, dans un nouveau plan stratégique 2008-2012, on prévoit hausser les cibles de ces indicateurs pour refléter les efforts consentis pour la remise en état du réseau routier dans le nouveau plan de redressement qui vise, entre autres choses, à obtenir à terme un réseau routier dont la qualité correspond aux standards nord-américains.

ORIENTATION 2

AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

- Au Québec, plus de 70 % de la population a accès à un service de transport en commun, tandis que le transport adapté dessert 97,1[7] % de la population. Le Ministère est un partenaire de premier plan des municipalités pour le financement du transport en commun. En effet, il absorbe près de 70 % des coûts du transport adapté et de 50 % à 100 % des coûts admissibles des projets d'immobilisations pour les organismes de transport en commun au Québec. Au cours de l'année 2007-2008, il a versé une aide directe de plus de 355,1 millions de dollars pour l'ensemble des modes de transport collectif, dont 52 millions de dollars provenant du Fonds vert. Il faut ajouter à cette aide une somme de plus de 122 millions de dollars provenant de la contribution des automobilistes au transport en commun et de la taxe sur l'essence dans la région de Montréal. Enfin, cette aide a permis que se réalise le Plan triennal des immobilisations en transport en commun pour une valeur d'investissements subventionnés de l'ordre de 502,7 millions de dollars pour 2007-2008.

- En 2006, près de 520,6 millions de déplacements ont été effectués en transport en commun au Québec, ce qui représente près du tiers du total canadien. Ce résultat représente une hausse de près de 9,7 millions de déplacements par rapport à l'année 2005 et constitue la plus forte augmentation des cinq dernières années.

- À titre de principal bailleur de fonds (69,2 millions de dollars en 2007-2008) pour les services de transport adapté, le Ministère a amorcé, au cours de l'année 2006-2007, la révision du cadre financier du transport adapté.

En 2007-2008, le Ministère a fait des interventions particulières afin d'assurer le maintien de l'intégrité du réseau ferroviaire québécois.

L'Entente de principe Canada-Québec de 75 millions de dollars sur cinq ans, annoncée en avril 2005, a été signée officiellement en novembre 2007. Neuf chemins de fer d'intérêt local (CFIL) pourront bénéficier de subventions des gouvernements du Canada (30 millions de dollars) et du Québec (20 millions de dollars), en plus de leurs propres investissements de 25 millions de dollars, afin de réhabiliter leurs voies ferrées, y compris aussi leurs structures. Près de 2 millions de dollars ont été engagés pour des projets de réhabilitation de voies ferrées en 2007-2008.

En juin 2007, conjointement avec Développement économique Canada, une aide globale de 35 millions de dollars, partagée également, a été octroyée à la Corporation du chemin de fer de la Gaspésie (C.C.F.G.) inc., propriétaire du tronçon Chandler-Gaspé et devenue la Société du chemin de fer de la Gaspésie, et à la Société des chemins de fer du Québec, afin que la première société acquière le tronçon Matapédia-Chandler et que la deuxième entretienne et exploite le tronçon Matapédia-Gaspé.

En octobre 2007, le Ministère a acquis des actifs de la Compagnie du chemin de fer de Québec Central (essentiellement le corridor ferroviaire Charny-Sherbrooke) pour 10 millions de dollars.

[7] Source : *Répertoire statistique Transport adapté 2006*, ministère des Transports.

Annoncé en octobre 2006, le Programme d'aide à l'intégration modale (PAIM), comprenant 21 millions de dollars investis sur cinq ans et comportant cinq volets (Infrastructures intermodales, ferroviaires et maritimes - Projets pilotes - Études - Promotion des modes maritime et ferroviaire - Valorisation du transport maritime et du Saint-Laurent), permet à des projets dans ces différents domaines de voir le jour. En 2007-2008, le Ministère s'est engagé à subventionner 25 projets d'infrastructures intermodales totalisant 4 millions de dollars. Ces projets sont en voie de réalisation.

Le Ministère a aussi pris l'engagement de soutenir l'industrie maritime du Québec dans une campagne de valorisation du transport maritime. La campagne couvre une période de trois ans, elle est estimée à environ 3 millions de dollars et est financée à parts égales par l'industrie et le Ministère. En 2007-2008, le Ministère a versé 620 000 $ pour cette campagne.

L'inauguration de la Route verte a bel et bien eu lieu le 10 août 2007, comme il avait été prévu. Ces célébrations ont donné lieu à de nombreuses activités qui ont été largement médiatisées partout au Québec. Un forum mobile regroupant des participants issus de plusieurs administrations routières à travers les États-Unis, le Canada et l'Europe a permis d'établir un premier diagnostic favorable de cet itinéraire cyclable de calibre international. D'ailleurs, la Route verte a été désignée comme la meilleure destination cyclable au monde par la National Geographic Society, dans sa publication intitulée *Journeys of a Lifetime : 500 of the World's Greatests trips* (Ramdom House Inc, New-York, octobre 2007, page 314).

Le projet de la Route verte, annoncé en 1995, vise maintenant la mise sur pied d'un itinéraire cyclable de 4 366 kilomètres à la grandeur du Québec. En 2007, la Route verte était construite à 90 % par rapport à l'objectif fixé, c'est-à-dire que 3 923 kilomètres sont maintenant accessibles. Le délai envisagé pour terminer la Route verte, ou du moins pour amener son taux d'achèvement à près de 97 % selon les estimations, est de trois ans.

ORIENTATION 3

AMÉLIORER LA PERFORMANCE DE L'ORGANISATION POUR DE MEILLEURS SERVICES AUX CITOYENS

- Afin de faire face à l'évolution de son environnement interne et externe, le Ministère s'est doté, pour la période 2007-2010, d'un plan stratégique de la gestion des ressources humaines articulé autour de quatre enjeux fondamentaux, qui sont autant de défis prioritaires à relever au cours des prochaines années : une organisation performante et apprenante, une main-d'œuvre disponible et compétente, des personnes mobilisées travaillant en équipe et une qualité de vie au travail. Ces quatre enjeux sont ensuite traduits en vingt objectifs couvrant tous les champs d'intervention de la gestion des ressources humaines.

- Le Ministère a aussi poursuivi ses efforts pour améliorer les systèmes d'information, notamment sur le plan de la gestion des ressources et des infrastructures routières. Les principales améliorations concernent l'implantation de la Solution d'affaires en gestion intégrée des ressources (SAGIR), les travaux visant à doter le Ministère d'un système de gestion pour les projets routiers, le remplacement du système de gestion des structures du réseau routier québécois et la mise en place d'un système de gestion des travaux d'exploitation des infrastructures de transport.

- Dans le cadre de l'implantation de la prestation électronique de services, le site Internet du Ministère a été reconfiguré en 2007 en vue de simplifier l'accès aux services du Ministère en les regroupant selon les besoins de ses trois grandes clientèles : le grand public, les entreprises et les partenaires. Enfin, il a permis l'amélioration de ses services en ligne et le développement de nouveaux services informationnels.

PARTIE 3 : Les résultats

La présente partie fait état des résultats découlant des actions menées par le Ministère au cours de l'exercice financier 2007-2008 en ce qui concerne le *Plan stratégique 2005-2008*, le *Plan annuel de gestion des dépenses 2007-2008* et la *Déclaration de services aux citoyens*. Pour la période 2005-2008, le Ministère a retenu trois grandes orientations pour son Plan stratégique :

Orientation 1 **Assurer aux usagers des infrastructures de transport sécuritaires, en bon état et fonctionnelles**

Orientation 2 **Améliorer l'efficacité des systèmes de transport dans une perspective de développement durable**

Orientation 3 **Améliorer la performance de l'organisation pour de meilleurs services aux citoyens**

Pour y parvenir, le Ministère articule ses actions autour des axes d'intervention suivants :

1.1 la sécurité des usagers;
1.2 la conservation des infrastructures;
1.3 l'exploitation des infrastructures;
2.1 les réseaux internationaux et interrégionaux;
2.2 les réseaux urbains;
2.3 l'environnement et le développement durable;
2.4 la recherche et l'innovation;
3.1 la gestion des ressources;
3.2 les relations avec les partenaires publics et privés;
3.3 les relations avec les citoyens et les entreprises.

Le *Plan annuel de gestion des dépenses 2007-2008*[8] tient compte des principaux objectifs du *Plan stratégique 2005-2008* et des ressources disponibles. Les résultats atteints par le Ministère au cours de l'année 2007-2008, en fonction de ces orientations, axes d'intervention et objectifs, sont présentés dans cette section.

[8] Budget de dépenses 2007-2008, volume III, Plans annuels de gestion des dépenses des ministères et organismes, Conseil du trésor du Québec.

ORIENTATION 1

ASSURER AUX USAGERS DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SÉCURITAIRES, EN BON ÉTAT ET FONCTIONNELLES

Axe d'intervention 1.1 - La sécurité des usagers

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
1.1 D'ici 2006, élaborer, conjointement avec la SAAQ, et rendre publique une nouvelle politique de sécurité routière.	Un plan d'action gouvernemental en sécurité routière est en préparation. De nombreuses actions de sensibilisation, de mobilisation et de contrôle ont été entreprises à l'occasion de l'Année de la sécurité routière en vue d'améliorer le bilan routier. L'adoption du projet de loi nº 42 (Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude) renforce les règles de sécurité applicables sur le réseau routier.	p. 45
1.2 D'ici 2005, favoriser la concertation entre tous les partenaires en sécurité, notamment par la mise en place de la Table de concertation en sécurité routière.	Les participants à la Table québécoise de la sécurité routière, créée le 12 décembre 2005, ont tenu, en 2007-2008, deux réunions et une séance de lecture préalable à la rédaction du rapport. Un premier rapport de recommandations visant l'amélioration du bilan routier a été déposé en juillet 2007. La Table a commencé une seconde phase de travaux en mars 2008.	p. 46
1.3 Au cours de la période 2005-2008, contribuer à améliorer la sécurité des usagers des infrastructures routières sous la responsabilité du Ministère par des interventions en vue notamment de prévenir ou de réduire les accidents résultant d'une sortie de route et les accidents aux intersections.	Le Ministère a réalisé en priorité des interventions ayant un effet positif sur la sécurité, notamment la correction de sites où un nombre anormal d'accidents surviennent et l'amélioration des abords de routes dans le but de réduire la gravité des traumatismes subis lors de sorties de route.	p. 47
1.4 Au cours de la période 2005-2008, contribuer à améliorer le bilan des accidents liés aux véhicules lourds et aux véhicules hors route.	En 2007, le nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd s'élève à 91, ce qui équivaut à 16 % de l'ensemble des accidents mortels. Il s'agit du taux le plus bas depuis 1992. Le taux de décès de 0,864 en véhicule hors route par 10 000 véhicules immatriculés a diminué de 36 % par rapport à la moyenne de 2002-2006 de 1,349.	p. 49

Axe d'intervention 1.2 - La conservation des infrastructures

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
1.5 Au cours de la période 2005-2008, améliorer la qualité des chaussées du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.	Dans l'ensemble, à la fin de 2007, 64,2 % du réseau routier supérieur québécois présentait une chaussée considérée comme en bon état selon l'indice de rugosité international. Il s'agit d'une hausse de 1 % par rapport à l'an dernier. En 2007-2008, le Ministère est intervenu sur quelque 1 994 kilomètres de route.	p. 50
1.6 Au cours de la période 2005-2008, maintenir la qualité des structures du réseau routier sous la responsabilité du Ministère.	Le Ministère a réalisé des interventions sur près de 574 structures. De ce nombre, 226 ont vu leurs déficiences entièrement corrigées en 2007, ce qui constitue la valeur la plus élevée depuis l'instauration de cet indicateur en 1998. Au total, 2 757 structures sont considérées comme en bon état, soit 54,5 %. Elles ne nécessiteront donc aucune intervention avant les cinq prochaines années. Il s'agit d'une hausse de 1,6 % par rapport à 2006.	p. 51

Axe d'intervention 1.3 - L'exploitation des infrastructures

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
1.7 Au cours de la période 2005-2008, assurer un entretien de qualité des routes sous la responsabilité du Ministère en donnant priorité aux interventions qui ont un impact sur la sécurité.	Le taux de présence du marquage, qui est de 73 % au printemps, a augmenté de 1 % par rapport à 2006. Le taux de respect du délai pour la mise en forme des accotements, soit 101 %, dépasse la cible de 100 % établie dans les objectifs, tandis que le taux de respect des exigences pour l'entretien hivernal des routes, qui atteint 91 %, a baissé de 2 % par rapport à 2006.	p. 52
1.8 Au cours de la période 2005-2008, favoriser le maintien de la fonctionnalité des routes sous la responsabilité du Ministère par une meilleure gestion des accès, notamment pour les nouvelles voies de contournement.	En 2007-2008, aucun projet avec mesures de contrôle des accès n'a été mis en service. Cependant, des travaux sont en cours pour des mises en service dans les prochaines années.	p. 54

ORIENTATION 2
AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES SYSTÈMES DE TRANSPORT DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Axe d'intervention 2.1 - Les réseaux internationaux et interrégionaux

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
2.1 Au cours de la période 2005-2008, accroître l'efficacité des grands corridors internationaux et interrégionaux par la réalisation de projets majeurs d'amélioration du réseau routier et par un renforcement de la coopération avec les administrations voisines.	En 2007-2008, le Ministère a réalisé, sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE), des travaux majeurs d'amélioration sur 98,1 kilomètres. Aucune nouvelle entente de coopération n'a été conclue avec les administrations voisines, mais les ententes existantes demeurent en vigueur.	p. 55
2.2 Au cours de la période 2005-2008, promouvoir et soutenir l'utilisation du transport ferroviaire, maritime et intermodal.	Le nombre de wagons circulant sur le réseau de chemins de fer d'intérêt local (CFIL) a diminué en 2007, passant de 187 957 à 176 326 wagons.	p. 57
2.3 Au cours de la période 2005-2008, favoriser le maintien d'un service adéquat de transport aérien entre les régions et les grands centres.	Le service régional s'est amélioré pendant l'année 2007-2008, passant de 40 à 48 liaisons aériennes.	p. 60
2.4 Au cours de la période 2005-2008, contribuer au développement touristique en appuyant l'achèvement de la Route verte en vue de son inauguration en 2007.	Le circuit de la Route verte est réalisé à 90 %.	p. 60

Axe d'intervention 2.2 - Les réseaux urbains

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
2.5 Au cours de la période 2005-2008, favoriser la croissance de l'utilisation des modes de transport autres que l'automobile, notamment en contribuant à la révision du cadre de financement du transport en commun.	La mise en œuvre de la Politique québécoise du transport collectif annoncée en juin 2006 s'est poursuivie en 2007-2008 avec la mise en place des deux derniers programmes d'aide, soit le Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile et le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes. L'achalandage du transport en commun dans les grandes agglomérations s'est accru de 1,9 % en 2006, soit une hausse de 9,7 millions de déplacements par rapport à l'année 2005. Cette augmentation représente plus du double de celle enregistrée en 2005 (4,7 millions) et la plus forte hausse des cinq dernières années.	p. 61
2.6 D'ici 2006, élaborer un nouveau cadre d'intervention sur la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal.	Des études et des analyses servant d'éléments de réflexion sur la problématique de la mobilité dans la région de Montréal ont été livrées.	p.63

Axe d'intervention 2.3 - L'environnement et le développement durable

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
2.7 Au cours de la période 2005-2008, contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre du Plan de développement durable du Québec pour le secteur des transports.	Le Ministère a contribué à l'élaboration, à l'adoption et à la mise en œuvre de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013.	p. 65
2.8 Au cours de la période 2005-2008, contribuer à l'élaboration et à la mise en œuvre de la stratégie gouvernementale sur les changements climatiques pour le secteur des transports.	Le Ministère a contribué à la préparation du Plan d'action 2006-2012, *Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir*, qui concerne le transport collectif et alternatif, l'intermodalité et l'efficacité énergétique du transport des marchandises, la limitation de la vitesse des camions à 105 km/h, ainsi que la poursuite de travaux de recherche touchant la fonte du pergélisol et l'érosion côtière.	p. 66

Axe d'intervention 2.4 - La recherche et l'innovation

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
2.9 Au cours de la période 2005-2008, améliorer la gestion, l'exploitation et les services aux usagers des réseaux de transport par l'élaboration, conjointement avec ses partenaires, d'un plan stratégique québécois des STI.	Au cours de 2007-2008, le Ministère a poursuivi l'élaboration du Plan stratégique québécois des STI en menant des consultations auprès des partenaires.	p. 68

ORIENTATION 3

AMÉLIORER LA PERFORMANCE DE L'ORGANISATION POUR DE MEILLEURS SERVICES AUX CITOYENS

Axe d'intervention 3.1 - La gestion des ressources

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
3.1 Au cours de la période 2005-2008, améliorer la gestion des ressources humaines, maintenir l'expertise et assurer la relève par l'élaboration d'un cadre de gestion des personnes incluant un plan de gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre.	Le Ministère a mis en œuvre le Plan stratégique de gestion des ressources humaines 2007-2010, centré sur les enjeux prioritaires auxquels fera face le Ministère au cours des prochaines années.	p. 69
3.2 Au cours de la période 2005-2008, améliorer la gestion par la refonte des processus administratifs et la mise en place d'une nouvelle génération de systèmes d'information.	En 2007-2008, le Ministère a poursuivi les travaux visant la mise en place d'une nouvelle génération de systèmes d'information. La première phase de SAGIR est entièrement réalisée.	p. 70

Axe d'intervention 3.2 - Les relations avec les partenaires publics et privés

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
3.3 Au cours de la période 2005-2008, contribuer à la démarche gouvernementale de décentralisation, de régionalisation et d'adaptation des programmes et des activités.	La Politique québécoise du transport collectif contribue notamment au transport collectif à l'échelle régionale à travers trois volets : volet 1 (MRC), volet 2 (CRÉ) et volet 3 (autocars). Le Ministère a mis en place le Programme de reconnaissance des villages-relais (34 municipalités ont présenté leur candidature).	p. 72
3.4 Au cours de la période 2005-2008, évaluer et réaliser, si cela est opportun sous forme de partenariat, des projets majeurs d'infrastructures ou relatifs à des services ministériels.	Trois projets de PPP se poursuivent : l'autoroute 25, l'autoroute 30 et les aires de service.	p. 74

Axe d'intervention 3.3 - Les relations avec les citoyens et les entreprises

OBJECTIFS STRATÉGIQUES	PRINCIPAUX RÉSULTATS	RÉFÉRENCES
3.5 D'ici 2007, mettre en place le portail gouvernemental en matière de transport et les services en ligne ministériels prioritaires qui y sont liés.	Collaboration aux travaux de Services Québec, espace Entreprises pour le regroupement des services en transport.	p. 77
3.6 Au cours de la période 2005-2008, poursuivre l'allégement réglementaire et administratif.	Deux mesures d'allégement ont été mises en œuvre.	p. 79

ORIENTATION STRATÉGIQUE 1

Assurer aux usagers des infrastructures de transport sécuritaires, en bon état et fonctionnelles

AXE D'INTERVENTION 1.1
La sécurité des usagers

OBJECTIF 1.1

ÉLABORER, CONJOINTEMENT AVEC LA SAAQ, ET RENDRE PUBLIQUE UNE NOUVELLE POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En 2006, l'objectif était d'élaborer une Politique québécoise de sécurité routière pour faire suite à la politique précédente. En 2007, il a été décidé de rendre public un plan d'action gouvernemental en sécurité routière, orienté sur des mesures novatrices et porteuses. Les efforts ont été concentrés sur la tenue de l'Année de la sécurité routière, sur l'élaboration et l'adoption du projet de loi nº 42 (Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude) proposant des mesures gouvernementales prioritaires, de même que sur leur mise en œuvre. Au cours de l'année 2007-2008, l'élaboration du plan d'action s'est poursuivie et les membres du Comité interministériel sur la sécurité routière ont été appelés à transmettre les mesures qui relèvent de leur compétence pour bonifier le plan d'action. Ce dernier doit être rendu public en 2009.

Indicateur 1	Cible	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
Politique de sécurité routière rendue publique	2006	En voie de réalisation	Élaboration en cours d'un plan d'action gouvernemental en sécurité routière comprenant des mesures de sensibilisation	Élaboration en cours d'un plan d'action gouvernemental en sécurité routière

Commentaires

- Le 13 décembre 2006, l'Assemblée nationale a adopté une motion pour faire de 2007 l'Année de la sécurité routière. Celle-ci a permis d'obtenir le meilleur bilan routier des 60 dernières années. Ainsi en 2007, le nombre total de victimes a diminué de 5 % par rapport à 2006. Plus précisément, le nombre de décès, de blessés graves et légers a diminué respectivement de 15,7 %, de 23 % et de 3,4 %.

- À l'occasion de cette année toute spéciale, le Ministère a travaillé avec ses partenaires à mettre en place plusieurs actions de sensibilisation, de mobilisation et de contrôle visant à améliorer le bilan routier. Au nombre des principales actions entreprises, il faut mentionner l'adoption par l'Assemblée nationale du projet de loi nº 42 (Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude), des campagnes de sensibilisation accrues, la publication du premier rapport de la Table québécoise de la sécurité routière, de même que la tournée régionale de la ministre et du président de la Table.

- Le Plan d'action gouvernemental en sécurité routière regroupera les mesures du premier rapport de la Table québécoise, les mesures du projet de loi nº 42 (Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude), ainsi que les différentes mesures proposées par les membres du Comité interministériel sur la sécurité routière. Il sera l'occasion de poursuivre le grand chantier de la sécurité routière amorcé dans le cadre de cette année thématique. Le plan d'action se veut sociétal, interpellant tous les ministères et organismes concernés, les municipalités, ainsi que les usagers de la route. Sur un horizon de cinq ans, il fixera une cible ambitieuse, mais réaliste, de réduction des accidents.

- Tel que le précise l'indicateur 1, le mandat d'origine était d'élaborer une Politique québécoise de sécurité routière pour faire suite à la politique précédente. Comme l'amélioration du bilan routier passait par la mise en place d'actions concrètes, les partenaires ont convenu de remplacer la politique en cours d'élaboration par un plan d'action gouvernemental en sécurité routière. En raison de ce changement d'orientation, la cible 2006 n'a pas été atteinte. Le lancement du Plan d'action gouvernemental en sécurité routière est prévu pour l'année financière 2009-2010.

OBJECTIF 1.2

FAVORISER LA CONCERTATION ENTRE TOUS LES PARTENAIRES EN SÉCURITÉ, NOTAMMENT PAR LA MISE EN PLACE DE LA TABLE DE CONCERTATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La Table de concertation en sécurité routière a été créée le 12 décembre 2005 sous le nom de « Table québécoise de la sécurité routière » (TQSR). Cette Table poursuit les objectifs suivants : conseiller la ministre des Transports, susciter l'engagement de tous les partenaires relativement à l'amélioration du bilan routier et formuler des propositions d'actions ou d'interventions en matière de sécurité routière.

La Table est composée de 45 membres représentant les usagers de la route, les milieux policier, municipal et de la recherche, des ministères et des organismes gouvernementaux concernés par la sécurité ainsi que des assureurs automobiles et Transports Canada.

Indicateur 2	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
Table de concertation en sécurité routière mise en place	2005	Mise en place de la Table de concertation en sécurité routière	Déjà atteint	Déjà atteint

Commentaires

- Les représentants de la TQSR ont tenu, en 2007-2008, deux réunions et une séance de lecture préalable à la rédaction du rapport.

- En juillet 2007, la Table a présenté à la ministre des Transports un premier rapport comprenant 23 recommandations visant l'amélioration du bilan routier. La ministre a retenu six actions prioritaires traduites dans le projet de loi nº 42 (Loi modifiant le Code de la sécurité routière et le Règlement sur les points d'inaptitude).

- La TQSR a amorcé la seconde phase de ses travaux en mars 2008 afin de déterminer de nouvelles mesures à mettre en place pour améliorer le bilan routier. Pour ce faire, elle a constitué quatre groupes de travail qui se penchent sur les sujets suivants : facultés affaiblies et distractions au volant, règles d'accès à la conduite et maintien des compétences, vitesse et infrastructures et enfin, transports actif et alternatif.

OBJECTIF 1.3

CONTRIBUER À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES USAGERS DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES SOUS LA RESPONSABILITÉ DU MINISTÈRE PAR DES INTERVENTIONS EN VUE NOTAMMENT DE PRÉVENIR OU DE RÉDUIRE LES ACCIDENTS RÉSULTANT D'UNE SORTIE DE ROUTE ET LES ACCIDENTS AUX INTERSECTIONS

Les accidents qui ont lieu aux abords des routes représentent près du tiers des accidents mortels qui surviennent sur le réseau routier sous la responsabilité du Ministère. Ce dernier intervient donc prioritairement aux abords des routes, aux intersections et sur d'autres éléments de l'environnement routier. Il poursuit aussi son travail en partenariat avec les municipalités afin d'améliorer la sécurité du réseau routier local.

Indicateurs 3 à 6	**Cible 2005**	**Résultat 2005-2006**	**Résultat 2006-2007**[9]	**Résultat 2007-2008**[10]
Nombre d'accidents mortels[11] sur le réseau sous la responsabilité du Ministère	Moins de 374	415	426	375
Taux d'accidents mortels sur le réseau sous la responsabilité du Ministère par milliard de véhicules-kilomètres parcourus	Aucune cible	9,08	9,29	8,20
Nombre d'accidents mortels résultant d'une sortie de route sur le réseau sous la responsabilité du Ministère	Moins de 107	118	139	113
Nombre d'accidents mortels se produisant aux intersections sur le réseau sous la responsabilité du Ministère	Moins de 99	En révision[12]	En révision[12]	En révision[12]

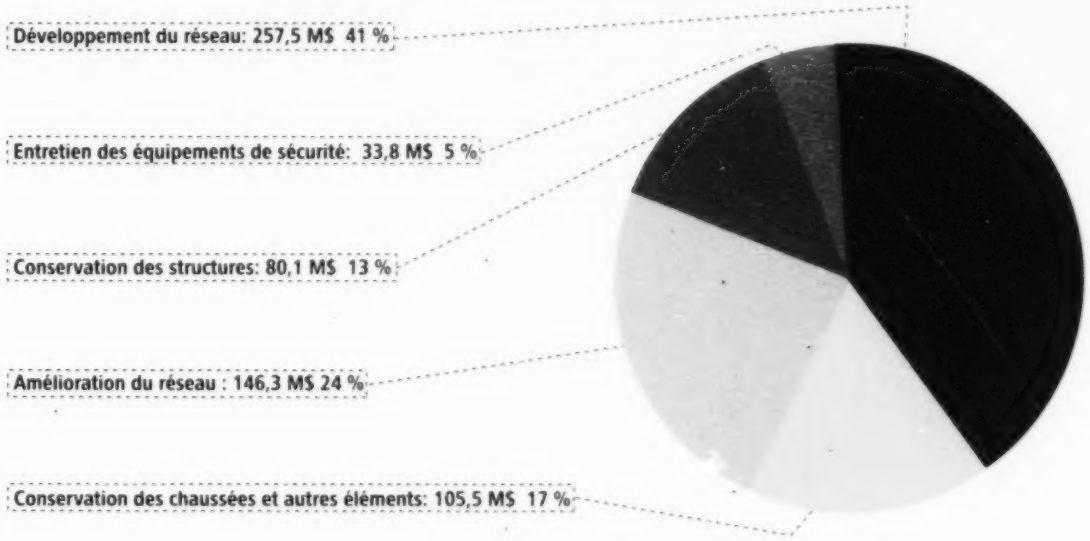
[9] Les résultats 2006-2007 sont approximatifs et calculés pour l'année civile 2006.
[10] Les résultats 2007-2008 sont calculés pour l'année civile 2007.
[11] Accidents mortels sur le réseau sous la responsabilité du Ministère : au moins une victime est décédée dans les huit jours suivant la connaissance de l'accident. Par ailleurs, un accident mortel peut occasionner un ou plusieurs décès.
[12] Une nouvelle méthodologie de calcul permettant d'obtenir des données plus fiables est à venir lors de la prochaine planification stratégique.

Commentaires

- Le nombre d'accidents mortels au Québec est de 563 pour l'année 2007, dont 67 % (375) ont eu lieu sur le réseau sous la responsabilité du Ministère.
  - Au chapitre des décès, 608 victimes sont décédées en 2007, dont 68 % (414) sur le réseau sous la responsabilité du Ministère.
  - En ce qui concerne le taux d'accidents mortels sur le réseau sous la responsabilité du Ministère par milliard de véhicules-kilomètres parcourus, on note une amélioration de 12 % comparativement à l'année 2006.
  - En 2007, 30 % (171 sur 563) des accidents mortels survenus sur l'ensemble des réseaux sont des sorties de route. Environ 66 % (113 sur 171) de ces sorties de route se sont produites sur le réseau du Ministère.
  - Sur le réseau du Ministère, les accidents découlant d'une sortie de route représentent 30 % (113 sur 375) des accidents mortels.

- Les travaux effectués sur le réseau routier contribuent à améliorer la sécurité, car ils influencent directement le comportement du conducteur. Au total, pour 2007-2008, le Ministère a investi 623,2 millions de dollars en sécurité, à savoir 589,4 millions en travaux routiers[13] et 33,8 millions pour l'entretien des équipements de sécurité, tels que les glissières de sécurité ou le marquage des chaussées. Les investissements en travaux routiers (589,4 millions de dollars) sont répartis comme suit : 257,5 millions pour le développement du réseau, 146,3 millions pour l'amélioration du réseau, 105,5 millions pour la conservation des chaussées et 80,1 millions pour la conservation des structures.

INVESTISSEMENTS EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU MINISTÈRE EN 2007-2008 : 623,2 M$



[13] Les investissements en sécurité ne représentent pas la totalité des investissements pour un projet, mais bien uniquement ceux qui sont liés à la sécurité.

Sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière

Parmi les nombreux travaux effectués sur son réseau, le Ministère accorde une attention particulière à la correction des sites à potentiel d'amélioration en sécurité routière. Ces sites sont des endroits de dimension restreinte qui ont été le lieu d'accidents mortels ou d'accidents graves ou d'un nombre anormalement élevé d'accidents pouvant être réduit de manière efficace par une intervention sur l'infrastructure. La correction de ces sites nécessite généralement de modifier les caractéristiques géométriques de la route (courbe, pente, intersection), mais elle implique aussi d'autres types de mesures, comme l'installation de feux de circulation et d'une glissière de sécurité ainsi que l'amélioration de la surface de roulement. Au cours de l'année 2007-2008, une somme de 131,17 millions de dollars a été consacrée à 76 sites à potentiel d'amélioration. Ces investissements comprennent toutes les activités nécessaires à la correction de ces sites, tels les honoraires professionnels, les activités immobilières et les travaux. L'annexe III présente la liste de ces 76 sites.

OBJECTIF 1.4

CONTRIBUER À AMÉLIORER LE BILAN DES ACCIDENTS LIÉS AUX VÉHICULES LOURDS ET AUX VÉHICULES HORS ROUTE

En raison de leur taille et de leur nombre, les véhicules lourds posent un problème particulier en matière de bilan routier. Le Ministère y porte donc une attention spéciale afin d'atteindre son objectif de réduction du nombre d'accidents mortels.

Par ailleurs, le Ministère mène aussi annuellement une campagne d'information destinée aux utilisateurs de véhicules hors route. Il entend poursuivre ses activités de coordination et d'encadrement de l'utilisation de ce type de véhicule afin de prévenir les accidents mortels.

Indicateurs 7 et 8	Cible 2005	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007[14]	Résultat 2007-2008[15]
Nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd	Moins de 110	139	130	91
Taux de décès en véhicule hors route par 10 000 véhicules immatriculés	Aucune cible	1.4	0.9	0.9

Commentaires

- En 2007, le nombre d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd s'élève à 91, ce qui équivaut à 16 % de l'ensemble des accidents mortels. Il s'agit du taux le plus bas depuis 1992 et d'une amélioration de 17 % par rapport à la cible.
- Malgré une augmentation de 11 % du nombre de véhicules hors route immatriculés en 2007 (497 437) par rapport au nombre moyen de 2002-2006 (447 717), le taux de décès, par 10 000 véhicules immatriculés, soit 0,864 en 2007, a diminué de 36 % par rapport à la moyenne de 2002-2006, qui était de 1,349.

L'année 2007 est celle où l'on a observé le plus bas taux d'accidents mortels impliquant un véhicule lourd depuis 1992.

[14] Les résultats 2006-2007 sont calculés pour l'année civile 2006. Ils ont été rajustés à la suite des derniers résultats de la SAAQ, comparativement à ceux inclus dans le rapport annuel 2006-2007.
[15] Les résultats 2007-2008 sont calculés pour l'année civile 2007.

AXE D'INTERVENTION 1.2
La conservation des infrastructures

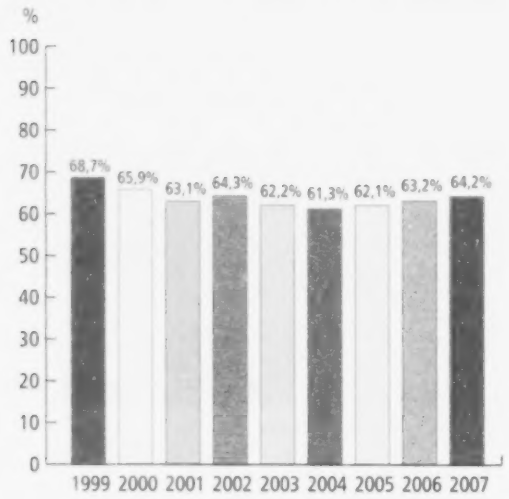
OBJECTIF 1.5
AMÉLIORER LA QUALITÉ DES CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER SOUS LA RESPONSABILITÉ DU MINISTÈRE

Le réseau routier du Québec s'étend sur plus de 200 000 kilomètres[16]. Il est composé de routes relevant de la compétence du Ministère (réseau routier supérieur), des municipalités (réseau routier local), du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (routes d'accès aux ressources), d'Hydro-Québec et du gouvernement fédéral. Le réseau routier supérieur, d'une longueur totale de 29 569 kilomètres (longueur réelle en 2007), est sous la responsabilité du Ministère.

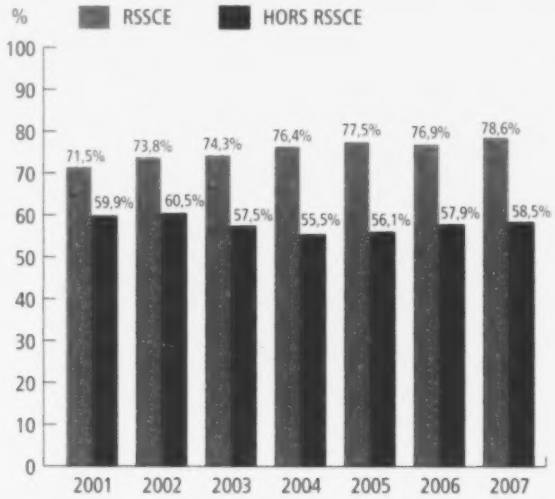
Au cours de la période 2005-2008, le Ministère a consacré des ressources importantes à la conservation des chaussées. Cette hausse des investissements et leur optimisation dans la planification des travaux ont permis d'améliorer la qualité des chaussées sur l'ensemble du réseau, c'est-à-dire tant sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur (RSSCE) que sur le réseau hors RSSCE.

Indicateur 9 Proportion des chaussées du réseau routier supérieur en bon état	**Cible 2008** **(%)**	**Résultat 2005-2006** **(%)**	**Résultat 2006-2007** **(%)**	**Résultat 2007-2008** **(%)**
RSSCE	78	77,5	76,9	78,6
Réseau hors RSSCE	57	56,1	57,9	58,5
Total du réseau supérieur	63	62,1	63,2	64,2

ENSEMBLE DU RÉSEAU
PROPORTION DE CHAUSSÉES EN BON ÉTAT SELON L'IRI



RÉSEAU RSSCE / HORS RSSCE
PROPORTION DE CHAUSSÉES EN BON ÉTAT SELON L'IRI



[16] Le lecteur peut se référer à l'annexe I pour plus de détails sur la classification du réseau routier.

Commentaires

- Dans l'ensemble, 64,2 % du réseau routier supérieur québécois présente une chaussée considérée comme en bon état selon l'IRI[17] en 2007. Il s'agit d'une augmentation de 1 % par rapport à 2006.

- La proportion des chaussées en déficience mineure a diminué depuis l'an dernier, alors que la proportion de chaussées en déficience majeure s'est maintenue à 8,1 %.

- Sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, la proportion des chaussées en bon état selon l'IRI a augmenté de 1,7 % pour atteindre 78,6 %. Il s'agit de la proportion la plus élevée observée depuis 1999.

- La proportion des chaussées en déficience majeure sur le RSSCE s'établit cette année à 2 %, un pourcentage légèrement plus faible que celui des années antérieures.

- Pour le reste du réseau routier qui ne fait pas partie du RSSCE, la proportion des chaussées en bon état selon l'IRI se chiffre à 58,5 % en 2007. Il s'agit d'une légère augmentation par rapport à 2006.

- Les chaussées en déficience majeure représentent 10,5 % du réseau hors RSSCE, soit une proportion semblable à celle observée l'an dernier.

- Ces résultats découlent d'interventions portant sur quelque 1 994 kilomètres de routes et qui ont exigé 431,2 millions de dollars en travaux et dépenses connexes liés à la conservation des chaussées.

Utilisation d'un véhicule de transfert des matériaux permettant d'améliorer les propriétés de l'enrobé et de l'uni de surface.

OBJECTIF 1.6

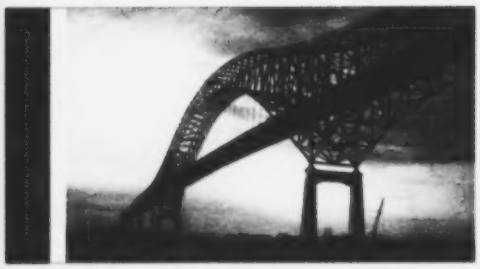
MAINTENIR LA QUALITÉ DES STRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER SOUS LA RESPONSABILITÉ DU MINISTÈRE

Le Ministère gère, sur le réseau routier supérieur, un parc de 5 060 structures (ponts sur cours d'eau, ponts d'étagement, ponceaux, murs de soutènement, tunnels et stations de pompage). À noter que sur le plan de la valeur, près de 75 % des structures ont été construites pendant les années 1960 à 1980. La première réparation importante survient, en moyenne, 30 ans après la mise en service d'un ouvrage. En conséquence, le Ministère fait face présentement à des besoins importants qui pourraient perdurer au-delà de l'année 2010.

Au cours de la dernière année, le Ministère a terminé l'intégration des ponceaux de 3,0 à 4,5 mètres à son inventaire de structures. Pour ne pas biaiser les comparaisons avec les résultats des années précédentes, ces ouvrages n'ont pas été inclus dans le présent rapport.

Indicateur 10	Cible 2008 (%)	Résultat 2005-2006 (%)	Résultat 2006-2007 (%)	Résultat 2007-2008 (%)
Proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état	55	53,3	52,9	54,5

[17] L'indice de rugosité international ou *International Roughness Index* est exprimé en m/km. Il permet d'apprécier le confort associé au roulement sur la chaussée.



Pont Laviolette, à Trois-Rivières : pont de type arche en treillis métallique avec tablier suspendu.

Commentaires

- Au cours de l'année 2007-2008, le Ministère a réalisé des interventions sur 574 structures. De ce nombre, 226 ont vu leurs déficiences entièrement corrigées en 2007, ce qui constitue la valeur la plus élevée depuis l'instauration de cet indicateur en 1998. Lorsqu'une structure est réparée, elle ne requiert généralement aucune intervention d'entretien avant dix ans.

- Une structure est considérée comme en bon état lorsqu'aucune intervention d'entretien n'est prévue sur celle-ci au cours des cinq années subséquentes. C'est le cas de 2 757 structures (54,5 %). Il s'agit d'une hausse de 1,6 % par rapport à l'année 2006.

- Pour suivre l'évolution de l'état des structures, le Ministère s'appuie sur deux paramètres : l'état, qui fait référence à la condition des composantes de la structure, et la fonctionnalité, qui est une mesure du niveau de service qu'un ouvrage offre à la population. En ce qui a trait à l'évaluation de la condition des composantes, le Ministère poursuit une démarche stricte certifiée ISO 9001 (2000).

- Ainsi, les structures sont inspectées tous les ans selon une procédure conforme aux règles de l'art, par des inspecteurs qualifiés pour ce travail. Les inspections sont de deux types : des inspections générales qui sont réalisées à des fréquences variant entre deux et quatre ans et des inspections annuelles, moins élaborées, qui sont faites les années où il n'y a pas d'inspection générale. Les résultats de l'inspection permettent de déterminer les structures en bonne condition, c'est-à-dire les ouvrages qui ne nécessiteront pas de travaux au cours des cinq prochaines années. Il est important de signaler que si une déficience représentant un danger pour les usagers de la route est détectée, le Ministère procède immédiatement aux travaux nécessaires pour rendre la structure sécuritaire.

AXE D'INTERVENTION 1.3
L'exploitation des infrastructures

OBJECTIF 1.7

ASSURER UN ENTRETIEN DE QUALITÉ DES ROUTES SOUS LA RESPONSABILITÉ DU MINISTÈRE EN DONNANT PRIORITÉ AUX INTERVENTIONS QUI ONT UN IMPACT SUR LA SÉCURITÉ

Les activités liées à l'exploitation du réseau routier supérieur comprennent l'entretien hivernal, l'entretien courant et périodique réalisé en été de même que les activités de surveillance (*monitoring*) du réseau et de gestion des corridors routiers. Le Ministère veille à ce que, sur le terrain, la qualité de l'entretien du réseau routier supérieur en période hivernale continue d'être conforme à des exigences de qualité très élevées afin d'assurer des déplacements sécuritaires et fonctionnels. En ce qui concerne l'entretien d'été, le Ministère vise à améliorer en priorité certains éléments critiques liés à la sécurité des usagers, tels que la qualité du marquage et la mise en forme des accotements.

Indicateurs 11 à 13	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006 (%)	Résultat 2006-2007 (%)	Résultat 2007-2008 (%)
Taux de respect des exigences pour l'entretien hivernal[18] des routes	Aucune cible	90	93	91
Taux de présence du marquage sur les routes au printemps	77 % en 2008	74	72	73
Taux de respect du délai pour la mise en forme des accotements en gravier[19]	Réalisation de 100 % des accotements visés au 30 juin	87	105	101

Commentaires

Entretien hivernal

- L'indicateur 11 vise à mesurer, pour l'ensemble des routes sous la responsabilité du Ministère, la conformité des services fournis par les entrepreneurs avec les exigences et les spécifications mentionnées dans les documents contractuels.
- Selon la grille conçue pour interpréter les résultats, un taux se situant entre 90 % et 95 % démontre que l'entrepreneur a très bien répondu aux exigences.
- Le Ministère est la seule administration routière au Canada à avoir élaboré ce type d'indicateur de mesure de la performance relative à l'exploitation du réseau en période hivernale.

En dépit de la rigueur de l'hiver 2007-2008 au chapitre des précipitations de neige, toutes les équipes de déneigement qui travaillent pour le compte du ministère des Transports du Québec ont maintenu des standards d'entretien élevés.

Présence du marquage

- Le marquage[20] sur les routes du réseau routier supérieur a un effet bénéfique indéniable sur la sécurité routière. L'importance accordée au marquage tient au fait qu'un marquage visible dans toutes les conditions climatiques facilite la circulation routière.

Accotements en gravier

- La cible visée pour l'indicateur 13 est la suivante : 100 % des accotements[21] en gravier réalisés au 30 juin de chaque année pour la période 2005-2008. Les résultats supérieurs à 100 % sont dus à des nivellements supplémentaires et imprévus.

[18] Chaque circuit d'entretien hivernal réalisé par les entrepreneurs est évalué selon une grille contenant des critères de qualité de service qui touchent notamment la qualité du service rendu en déneigement et déglaçage, la qualité des communications et des collaborations, ainsi que le respect des échéances.

[19] Afin de réduire les risques de perte de contrôle lorsqu'un véhicule sort de la chaussée asphaltée, le Ministère voit, chaque printemps, à refaire la mise en forme des accotements en gravier. Il est préférable, pour des raisons de sécurité, d'effectuer les travaux de mise en forme le plus tôt possible après le dégel; la date limite est fixée au 30 juin.

[20] Le marquage consiste à tracer des lignes sur la chaussée afin de délimiter les voies de circulation et signifier les mesures à prendre pour assurer le bon usage de la route et la sécurité de ceux qui l'empruntent.

[21] La mise en forme des accotements en gravier consiste à les niveler mécaniquement pour leur redonner le profil et le niveau désirés, sans apport de matériaux granulaires. L'ensemble des opérations vise à ramener le plus possible les accotements en gravier dans leur état original.

OBJECTIF 1.8

FAVORISER LE MAINTIEN DE LA FONCTIONNALITÉ DES ROUTES SOUS LA RESPONSABILITÉ DU MINISTÈRE PAR UNE MEILLEURE GESTION DES ACCÈS, NOTAMMENT POUR LES NOUVELLES VOIES DE CONTOURNEMENT

Dans le but de maintenir la fonctionnalité du réseau routier, le Ministère assure une meilleure gestion des accès, notamment pour plusieurs nouvelles voies de contournement, par l'acquisition de servitudes de non-accès sur les terrains adjacents à la route. Les mesures de contrôle d'accès visent à assurer le déplacement efficace et sécuritaire des biens et des personnes sur le réseau routier, en favorisant le concept de « l'accès raisonnable » et en assurant un meilleur équilibre entre la circulation locale et la circulation de transit en fonction de la route et du milieu traversé.

Indicateur 14	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
Nombre de kilomètres de nouvelles voies de contournement protégées par des mesures de contrôle des accès	Aucune cible	8,93 km	8,1 km	0 km

Commentaires

- Au cours de l'année 2007-2008, aucun projet incluant des mesures de contrôle des accès n'a été mis en service. Cependant, des travaux sont en cours pour des mises en service dans les prochaines années.

ORIENTATION STRATÉGIQUE 2

Améliorer l'efficacité des systèmes de transport dans une perspective de développement durable

AXE D'INTERVENTION 2.1
Les réseaux internationaux et interrégionaux

OBJECTIF 2.1

ACCROÎTRE L'EFFICACITÉ DES GRANDS CORRIDORS INTERNATIONAUX ET INTERRÉGIONAUX PAR LA RÉALISATION DE PROJETS MAJEURS D'AMÉLIORATION DU RÉSEAU ROUTIER ET PAR UN RENFORCEMENT DE LA COOPÉRATION AVEC LES ADMINISTRATIONS VOISINES

Plusieurs grands projets doivent être entrepris pour améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements dans les grands corridors routiers reliant le Québec à ses principaux partenaires économiques ou pour terminer le maillage entre chacune des régions du Québec. La planification, la construction, l'entretien et la gestion des infrastructures de transport, de même que la volonté d'offrir un service plus efficace et sécuritaire aux usagers, nécessitent également de bons réseaux de transfert de connaissances et de technologies. Ce besoin d'une planification concertée quant aux grands corridors de transport et d'une harmonisation des cadres normatifs est reconnu par les administrations des transports nord-américaines. Le Ministère compte donc poursuivre et accentuer ses partenariats avec les administrations voisines.

Indicateurs 15 et 16	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
Nombre de kilomètres du RSSCE ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration	Aucune cible	63,75 km	76,5 km	98,1 km
Nombre d'administrations voisines du Québec avec lesquelles le Ministère a une entente de coopération	Cinq en 2008	Signature d'aucune nouvelle entente	Signature de deux nouvelles ententes	Aucune nouvelle entente en 2007-2008

Commentaires

Nombre de kilomètres du RSSCE ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration

- L'indicateur 15 mesure le nombre de kilomètres du RSSCE ayant fait l'objet de travaux majeurs d'amélioration et dont l'effet sur la fonctionnalité de la route est positif.
- Au cours de l'année 2007-2008, des travaux majeurs d'amélioration ont été effectués sur 98,1 kilomètres de routes faisant partie du RSSCE.

Nombre d'administrations voisines du Québec avec lesquelles le Ministère a une entente de coopération

- Au 31 mars 2008, quatre ententes de coopération multisectorielles incluant un volet sur les transports étaient en vigueur : celle entre le gouvernement du Québec et l'État de New York, signée en 2002, celle entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'État du Vermont, signée en 2003, puis celles avec les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de l'Ontario, signées en 2006.

- Le 30 juillet 2007, le gouvernement du Québec a signé le protocole d'entente Canada-Ontario-Québec sur le développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec, visant à affirmer l'intention des parties de collaborer à cette fin, notamment en élaborant une vision et des objectifs partagés, une structure de gouvernance, un cadre de collaboration avec des partenaires des secteurs public et privé, un plan d'action conjoint, des moyens pour l'échange des informations et des pratiques exemplaires et un protocole de communication.

- Le Ministère poursuit sa collaboration avec les États frontaliers américains de New York et du Vermont, avec qui il a des ententes, ainsi qu'avec le Maine, afin de maintenir la fluidité et la sécurité aux abords des quatre principaux postes frontaliers.

- La collaboration avec les États américains voisins vise également à soutenir le développement des corridors de commerce, en appuyant les initiatives des chambres de commerce.

- Le ministère des Transports continue à entretenir et à renforcer ses relations fonctionnelles avec des représentants du Maine dans le cadre de divers dossiers (par exemple, projets d'amélioration d'infrastructures routières et frontalières et étude en cours sur les infrastructures de transport et le développement économique de la région du Nord-Est).

- De plus, le Ministère entretient des relations bilatérales avec Terre-Neuve et Labrador en plus de poursuivre des démarches exploratoires afin de conclure une entente de coopération avec cette province canadienne.

- Enfin, en tant que membre et participant actif au sein de plusieurs organisations multilatérales, dont la Northeast Association of State Transportation Officials (NASTO), la Eastern Border Transportation Coalition (EBTC), le Comité transport et qualité de l'air de la Conférence des gouverneurs de la Nouvelle-Angleterre et des premiers ministres de l'est du Canada et la North America's Super Corridor Coalition (NASCO), le ministère des Transports entretient des relations avec de nombreux partenaires américains et canadiens.

Par ailleurs, le Ministère a continué de collaborer à divers travaux conjoints avec Transports Canada et les ministères des Transports des autres administrations gouvernementales canadiennes. Il a notamment participé à l'étude dont le rapport sera intitulé *Estimations de la totalité des coûts du transport au Canada*. Il faudra toutefois considérer les résultats de cette étude avec une grande prudence puisque ce projet de recherche n'a pas permis jusqu'à maintenant d'établir une base commune permettant la comparabilité interprovinciale des données. Les résultats de l'étude sont attendus à l'été 2008.

OBJECTIF 2.2

PROMOUVOIR ET SOUTENIR L'UTILISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE, MARITIME ET INTERMODAL

Le réseau ferroviaire québécois est constitué de lignes principales donnant accès au continent nord-américain, possédées en majorité par les grandes compagnies ferroviaires, et de lignes secondaires, propriété des chemins de fer d'intérêt local (CFIL) et qui, pour la plupart, relient les régions du Québec aux lignes principales.

Le Ministère a soutenu l'industrie ferroviaire, particulièrement les CFIL, grâce au Programme d'aide à l'amélioration des infrastructures de transport ferroviaire 2000-2006 (PAAITF), qui a eu notamment pour objet la mise en place d'infrastructures intermodales.

À la suite de l'Entente de principe Canada-Québec d'avril 2005 sur la réhabilitation des CFIL et la réalisation de projets intermodaux, le Programme d'aide à l'intégration modale (PAIM) a été créé en 2006. Il vise à favoriser l'implantation de projets intermodaux permettant le maintien d'infrastructures ferroviaires et maritimes, en complémentarité avec le secteur routier, notamment pour le transport des marchandises. Le Ministère et les entreprises privées y sont partenaires.

Un autre programme d'aide, le Programme d'aide transitoire aux infrastructures de transport ferroviaire, a été mis sur pied la même année afin de financer des travaux urgents sur les infrastructures ferroviaires des CFIL, en attendant la concrétisation du volet « réhabilitation des infrastructures » de l'Entente de principe Canada-Québec.

Ce volet de réhabilitation des infrastructures de 75 millions de dollars sur cinq ans a été concrétisé officiellement le 28 novembre 2007. Le montant se répartit ainsi : 30 millions provenant du Canada, 20 millions provenant du Québec et 25 millions investis par les CFIL. Le but est de réhabiliter des voies ferrées des CFIL, y compris les structures. En 2007-2008, près de 2 millions de dollars ont été engagés par le Ministère pour des projets de réhabilitation de voies ferrées appartenant aux neuf CFIL admissibles.

Le gouvernement du Québec a adopté, en juin 2001, la Politique de transport maritime et fluvial pour encadrer ses actions dans ce secteur. Formé majoritairement de représentants de l'industrie, le Forum de concertation sur le transport maritime veille à sa mise en œuvre. Cette politique s'appuie sur un programme d'aide et un plan d'action dont l'objet est de soutenir le rôle stratégique du transport maritime dans l'économie québécoise.

Un train circule sur la voie ferrée du Chemin de fer Charlevoix inc., offrant aux expéditeurs une solution au transport de marchandises entre Clermont et Québec, et contribuant ainsi à l'essor de l'économie régionale.

Indicateurs 17 à 19	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
Nombre de wagons circulant sur le réseau québécois des CFIL	Aucune cible	196 377[22]	187 957[23]	176 326
Tonnage des marchandises généré par les projets d'infrastructures intermodales subventionnés	Aucune cible	500 000	0[24]	1 100 000
Pourcentage de réalisation du Plan d'action maritime	100 % en 2006	78 %	78 %	s. o.[25]

[22] Le résultat 2005-2006, tel qu'il est inscrit dans le *Rapport annuel de gestion 2005-2006*, a été rajusté.
[23] Il s'agit des résultats calculés pour l'année civile 2006.
[24] Le tonnage est à zéro parce que les projets sont en voie réalisation.
[25] Le Plan d'action maritime 2004-2006 était réalisé à 78 % à la fin de 2006. La mise en œuvre des autres actions (22 %) de ce plan se poursuit en continu.

Commentaires

Nombre de wagons circulant sur le réseau québécois des CFIL

- Le nombre de wagons circulant sur les voies des CFIL était de 176 326 en 2007, comparativement à 187 957 wagons en 2006.

- Ce résultat s'explique en partie par la crise dans l'industrie forestière et par la fermeture d'usines.

Tonnage des marchandises généré par les projets d'infrastructures intermodales subventionnées

- Le tonnage des marchandises (chargées et déchargées) généré par les projets d'infrastructures intermodales subventionnés par le Ministère, qu'ils soient de nature maritime ou ferroviaire, permet d'avoir une idée globale de l'activité économique créée. Toutefois, cet indicateur s'applique uniquement à deux des cinq volets du PAIM, soit les volets infrastructure et projets pilotes, qui comptent pour 80 % du total du budget. Les projets ainsi subventionnés prennent généralement plus d'une année pour se réaliser. Par conséquent, il n'est pas possible d'obtenir, l'année même, des données quant au tonnage généré sur une base annuelle. Depuis les débuts du PAIM, les projets liés au mode ferroviaire ont généré un transfert modal d'environ 1,1 million de tonnes de marchandises, pour un trafic ferroviaire additionnel de plus de 13 000 wagons.

- En 2007-2008, le Ministère s'est engagé à subventionner, pour près de 4 millions de dollars, 25 projets d'infrastructures intermodales (17 dans le mode ferroviaire et 8 dans le mode maritime). Ces subventions devraient permettre des investissements totalisant 28 millions de dollars. Ces projets sont en voie de réalisation, à l'exception d'un projet des Chemins de fer Québec-Gatineau inc. relatif à la construction d'un centre de transbordement à Gatineau, qui fut annulé en cours d'année. Pour le volet maritime uniquement, ces subventions s'élèvent à plus de 1,6 million de dollars et visent neuf projets dont les coûts d'investissement totalisent environ 12 millions de dollars.

En vue de maintenir le réseau ferroviaire, le Québec est intervenu de deux façons :

- Le décret nº 439-2007 du 13 juin 2007 a autorisé l'octroi, par le Ministère, d'une subvention de 8 millions de dollars à la Corporation du chemin de fer de la Gaspésie (C.C.F.G.) inc. (propriétaire de la voie ferrée de 90 kilomètres entre Chandler et Gaspé), pour l'achat de la voie ferrée de 235 kilomètres entre Matapédia et Chandler. Le Québec a également accordé, par entente, une subvention maximale de 9,5 millions de dollars sur cinq ans à la Société des chemins de fer du Québec, pour l'exploitation et l'entretien de la voie ferrée entre Matapédia et Gaspé. Enfin, le projet de loi privé nº 210, la Loi constituant la Société du chemin de fer de la Gaspésie, sanctionnée le 21 décembre 2007, crée une nouvelle entité destinée à prendre le relais de la Corporation du chemin de fer de la Gaspésie (C.C.F.G.) inc..

- Le décret nº 440-2007 du 13 juin 2007 a autorisé le Ministère à acquérir des actifs de la Compagnie du chemin de fer de Québec Central. En vertu de la Convention de vente d'actifs du 5 octobre 2007, le Ministère a acquis, pour 10 millions de dollars, 220 kilomètres de voies ferrées avec emprises, 64 kilomètres d'emprises seules, 4 bâtiments et une cour de triage. Cette intervention vise à conserver le corridor ferroviaire Charny-Sherbrooke.

Le transport par bateau des composantes d'éoliennes du port de Bécancour vers les marchés du Sud-Ouest et du Midwest américain permet de réduire substantiellement le transport par camions hors normes sur les routes du Québec.

Pourcentage de réalisation du Plan d'action maritime

- La préparation d'un nouveau plan d'action a été amorcée en 2007-2008 par le Forum de concertation sur le transport maritime et la publication est prévue en 2008-2009.

- Parmi les autres actions, mentionnons la poursuite de la mise en œuvre d'un plan de communication sur la valorisation du Saint-Laurent. La mise en œuvre de ce plan a été estimée à 3 millions de dollars sur trois ans. Il a été convenu que le Ministère investirait 500 000 $ par année en moyenne, sans dépasser les sommes investies par le secteur privé. Depuis le début de la campagne de valorisation, le Ministère a versé 620 000 $.

- Une aide financière a aussi été accordée dans le cadre de la réalisation du projet d'aménagement du quai A.-Lepage pour le développement des croisières internationales à Ville de Saguenay. Le ministère des Transports a été autorisé à verser, à compter de l'exercice financier 2008-2009, une aide financière à la Ville de Saguenay sous la forme d'un remboursement du service de dette, dont le capital est de 9,8 millions de dollars, auquel s'ajoutent les frais et les intérêts, pour une durée de dix ans. Notons que ce projet est financé par trois partenaires à parts égales, dont le gouvernement fédéral (Développement économique Canada), et par la Ville de Saguenay. Cet investissement fait partie intégrante de la Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le Saint-Laurent de 156 millions de dollars sur cinq ans, dont 52,5 millions de dollars seront assumés par le gouvernement du Québec. Cette stratégie a été annoncée le 8 mai 2008 par le ministre du Tourisme et ministre du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation, monsieur Raymond Bachand.

- L'industrie maritime du Québec fait face à des problèmes de financement de la formation et du perfectionnement de sa main-d'œuvre. Divers ministères et organismes du milieu se sont concertés afin de mettre sur pied un ensemble de mesures transitoires en signant un protocole. Dans ce protocole, le Ministère a dégagé une somme de 100 000 $ afin de soutenir le perfectionnement des marins qui souhaitent obtenir un brevet supérieur. En 2006-2007, les derniers fonds disponibles dans l'enveloppe (soit près de 45 000 $) auront été versés. Toutefois, en 2007-2008, le Ministère a réservé une somme de 50 000 $ afin de contribuer au perfectionnement de la main-d'œuvre du secteur maritime.

OBJECTIF 2.3

FAVORISER LE MAINTIEN D'UN SERVICE ADÉQUAT DE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LES RÉGIONS ET LES GRANDS CENTRES

Le transport aérien constitue un enjeu de taille pour le Québec. En effet, la restructuration de l'industrie aérienne au Canada soulève de nombreuses préoccupations quant à la qualité de la desserte aérienne du Québec, particulièrement celle des régions. Le Ministère s'est engagé à soutenir ce mode de transport essentiel au développement de toutes les régions du Québec, de sa capitale nationale et de sa métropole. Dans ce contexte, le Ministère continuera de travailler au maintien d'une desserte de qualité.

Indicateur 20	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
Nombre de liaisons aériennes régionales au Québec	Aucune cible	34	40	48

Commentaires

Le transport aérien est essentiel au développement économique du Québec et de ses régions.

L'indicateur 20 vise à mesurer le maintien d'un service adéquat de transport aérien entre les régions et les grands centres. Il indique qu'un service régulier de transport aérien est offert, mais ne permet pas d'établir si ce service répond aux besoins (horaires, fréquence, capacité).

- Le nombre de liaisons aériennes régionales indique qu'un service régulier de transport aérien sans correspondance (vol direct avec ou sans escales donc sans changement d'appareil) est offert entre les régions et les grands centres.
- En 2007-2008, la clientèle a eu accès à un plus grand nombre de liaisons directes vers Montréal et Québec, nombre qui est passé de 40 à 48.
- La différence par rapport à l'année précédente s'explique par l'ajout d'escales sans changement d'appareil pour des vols déjà effectués principalement sur la Moyenne et la Basse-Côte-Nord et au Nunavik.

OBJECTIF 2.4

CONTRIBUER AU DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE EN APPUYANT L'ACHÈVEMENT DE LA ROUTE VERTE EN VUE DE SON INAUGURATION EN 2007

La Route verte constitue un outil important de développement touristique pour plusieurs régions du Québec. Cette idée originale de Vélo Québec est réalisée conjointement par le Ministère, le gouvernement du Québec et des partenaires régionaux. Le projet de la Route verte, annoncé en 1995, vise maintenant la mise sur pied d'un itinéraire cyclable de 4 366 kilomètres à la grandeur du Québec.

Indicateur 21	Cible 2007 (%)	Résultat 2005-2006 (%)	Résultat 2006-2007 (%)	Résultat 2007-2008 (%)
Pourcentage du circuit de la Route verte réalisé	Plus de 95	83	86	90

Commentaires

- La Route verte a bel et bien été inaugurée le 10 août 2007, comme il avait été prévu. Ces célébrations ont donné lieu à de nombreuses activités qui ont été largement médiatisées partout au Québec. Un forum mobile regroupant des participants issus de plusieurs administrations routières à travers les États-Unis, le Canada et l'Europe a permis d'établir un premier diagnostic favorable de cet itinéraire cyclable de calibre international. D'ailleurs, la Route verte a été désignée comme la meilleure destination cyclable au monde par la National Geographic Society, dans sa publication intitulée *Journeys of a Lifetime : 500 of the World's Greatests trips* (Ramdom House Inc, New-York, octobre 2007, page 314).

- Au 31 octobre 2007, la Route verte était construite à 90 %, c'est-à-dire que 3 923 kilomètres étaient accessibles sur les 4 366 kilomètres maintenant prévus.

- Sur les 443 kilomètres qu'il reste à réaliser, la plus grande partie, soit 284 kilomètres, est située sur les routes sous la responsabilité du Ministère.

- Les autres 159 kilomètres de la Route verte à terminer sont sous la responsabilité des municipalités.

- Le délai envisagé pour terminer la Route verte, ou du moins pour amener son taux d'achèvement à près de 97 % selon les estimations, est de trois ans.

Le 10 août 2007, au domaine de Maizerets à Québec, la ministre des Transports, Julie Boulet, en compagnie du directeur général de Vélo Québec Association, Jean-François Pronovost, et d'autres dignitaires et invités d'honneur, a procédé à la traditionnelle coupe du ruban concrétisant l'ouverture de la Route verte.

AXE D'INTERVENTION 2.2
Les réseaux urbains

OBJECTIF 2.5

FAVORISER LA CROISSANCE DE L'UTILISATION DES MODES DE TRANSPORT AUTRES QUE L'AUTOMOBILE, NOTAMMENT EN CONTRIBUANT À LA RÉVISION DU CADRE DE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

Les transports collectifs sont une condition favorable au développement des villes, à leur prospérité et à la qualité de vie de leurs habitants ainsi qu'une contribution importante au développement durable. C'est pourquoi la Politique québécoise du transport collectif a été rendue publique en juin 2006, dans la foulée des gestes posés par le gouvernement pour confirmer son engagement en matière de développement durable. Par cette politique, le gouvernement favorise une plus grande utilisation des modes de transport autres que l'automobile, soit les services de transport en commun en milieu urbain, les services de transport collectif, le covoiturage et les modes de transport qui constituent des solutions de remplacement à l'automobile. Le Ministère accentue également son aide financière aux immobilisations en transport collectif, bonifie ses programmes existants et met en place de nouveaux programmes d'aide de manière à soutenir financièrement le milieu municipal dans l'amélioration de l'offre de service.

Indicateurs 22 et 23	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
Cadre de financement du transport en commun révisé	Cadre révisé en 2006	En voie d'élaboration	Communication au public de la Politique québécoise du transport collectif le 16 juin 2006	Mise en œuvre des différents programmes d'aide de la Politique québécoise du transport collectif
Achalandage annuel du transport en commun au Québec[26]	Aucune cible	Transport de 506,2 millions de personnes en 2004	Transport de 510,9 millions de personnes en 2005	Transport de 520,6 millions de personnes en 2006[27]
		Diminution de 4,7 millions de personnes transportées par rapport à 2003 (510,9 millions)	Hausse de 4,7 millions de personnes transportées par rapport à 2004 (506,2 millions)	Hausse de 9,7 millions de personnes transportées par rapport à 2005 (510,9 millions)

Le développement, la prospérité et la qualité de vie en milieu urbain passent par l'amélioration des services de transport en commun.

Commentaires

En 2006-2007, le ministère des Transports rendait publique la Politique québécoise du transport collectif. Cette politique vise à accroître l'utilisation du transport collectif et des modes de transport qui constituent une solution de remplacement à l'automobile. Elle a comme objectif d'augmenter de 8 % d'ici 2012 l'achalandage du transport en commun au Québec. Plusieurs mesures de la Politique ont été mises en place en 2006-2007 dans le but d'accroître l'usage du transport collectif. Ces mesures portent sur un renforcement de l'aide aux immobilisations en transport collectif (Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes et Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec) et sur différentes mesures visant à accroître l'utilisation du transport collectif dont le financement provient du Fonds vert :

- Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun (100 millions de dollars annuellement);
- Programme d'aide gouvernementale au transport collectif régional (11 millions de dollars annuellement);
- Programme de subventions à l'adaptation des taxis et des autocars interurbains pour le transport des personnes se déplaçant en fauteuil roulant (3 millions de dollars annuellement).

En janvier 2008, les deux derniers programmes d'aide dont le financement provient du Fonds vert ont été mis en place; il s'agit du :

- Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile (11 millions de dollars annuellement);
- Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes (5 millions de dollars annuellement).

[26] L'achalandage annuel (année civile) du transport en commun est un indicateur des déplacements effectués au moyen des services réguliers de transport en commun dans les six grandes agglomérations du Québec (Montréal, Québec, Gatineau, Trois-Rivières, Saguenay et Sherbrooke).

[27] Les données réelles de 2007 n'avaient pas encore été publiées au moment de la rédaction de ce rapport annuel de gestion. Les données sur l'achalandage du transport en commun sont présentées sur la base de l'année civile.

Au cours de l'année 2007-2008, le Ministère a versé une aide directe de plus de 355,1 millions de dollars pour l'ensemble des modes de transport collectif, dont 52 millions provenant du Fonds vert. Il faut ajouter à cette aide une somme de plus de 122 millions de dollars provenant de la contribution des automobilistes au transport en commun et de la taxe sur l'essence dans la région de Montréal. Enfin, cette aide a permis que se réalise le Plan triennal des immobilisations en transport en commun pour une valeur d'investissements subventionnés de l'ordre de 502,7 millions de dollars pour 2007-2008.

Des services modernes et de plus en plus utilisés.

Achalandage annuel du transport en commun

- L'achalandage du transport en commun dans les grandes agglomérations a connu une hausse de près de 9,7 millions de déplacements en 2006, selon les données fournies par les organismes de transport en commun. Cette augmentation, qui représente un taux de croissance de 1,9 %, correspond à plus du double de la hausse obtenue l'an dernier (4,7 millions) et constitue la plus forte hausse des cinq dernières années.

- En ce qui concerne la clientèle transportée, les organismes de transport en commun de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal ont connu une hausse de 6,3 millions de déplacements en 2006, ce qui correspond à un taux d'augmentation annuel de 1,4 % et qui représente près des deux tiers de la hausse totale.

- Notons que la clientèle transportée par les organismes de la RMR de Québec a augmenté de 5,3 %, soit une hausse importante de 2,2 millions de déplacements. La clientèle transportée sur le territoire de la RMR de Hull a aussi augmenté de manière appréciable, soit de 5,5 % en 2006.

OBJECTIF 2.6

ÉLABORER UN NOUVEAU CADRE D'INTERVENTION SUR LA MOBILITÉ DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Les préoccupations et les attentes de la population et des entreprises de la grande région de Montréal à l'égard du transport ont évolué au fil des dernières années. Quant aux partenaires municipaux et régionaux, ils ont amorcé ou réalisé des exercices de planification, de sorte qu'il est nécessaire d'établir un nouveau consensus sur l'ordre des priorités en matière de transport dans la région. Ces travaux avec les partenaires ont amené le Ministère à retarder le développement du cadre d'intervention.

Indicateur 24	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
Cadre d'intervention sur la mobilité dans la région métropolitaine de Montréal élaboré	Élaboration du cadre d'intervention pour 2006	Réalisation d'études et d'analyses pour la mise à jour de la problématique des déplacements des personnes et des marchandises	Intensification des échanges techniques et institutionnels avec les partenaires et poursuite des études et analyses	Livraison d'études et d'analyses servant d'éléments de réflexion sur la problématique de la mobilité dans la région de Montréal

Commentaires

- La collaboration avec la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) relativement à la détermination d'un réseau artériel métropolitain et à l'élaboration de son schéma métropolitain d'aménagement et de développement (scénario démographique et capacité d'accueil) s'est poursuivie en 2007-2008.

- Le rapport de la mission réalisée à Boston et à Chicago en janvier 2007 avec la CMM et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) sur la planification des transports dans les métropoles américaines a été remis à la majorité des partenaires de la région.

- À la demande de la CMM, la ministre des Transports a accepté de désigner un mandataire pour appuyer les discussions du Comité des élus sur la gouvernance et le financement du transport en commun métropolitain. Le Ministère participe à titre d'observateur aux travaux; des recommandations sont attendues dans les prochains mois.

- Le Ministère participe également aux travaux des partenaires afin de faire valoir une perspective métropolitaine intermodale dans la planification et la conception de stratégies ou de projets structurants. Ce fut le cas pour l'exercice de révision du Plan stratégique de l'AMT, des études relatives à l'amélioration des services offerts aux passagers entre l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et le centre-ville de Montréal parrainés par l'AMT et Aéroports de Montréal (ADM). Le Ministère a également collaboré avec le Comité interrégional sur le transport des marchandises (CITM).

- Les analyses relatives à la performance du réseau routier sont en cours et on examine actuellement la pertinence d'établir les impacts des scénarios d'offre de transport à ce stade de la mise à jour de la problématique de la mobilité dans la région de Montréal.

- L'étude exploratoire sur les « mesures favorables au transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal » a permis de déterminer des corridors routiers présentant un certain potentiel pour la mise en place de mesures. Toutefois, il y a lieu de préciser davantage ce potentiel. Les partenaires (le Ministère, l'AMT et la CMM) ont donc convenu de poursuivre conjointement la démarche.

- Le Ministère a participé à l'élaboration de l'enquête Origine-destination dans la région de Montréal qui sera réalisée en 2008. Il a obtenu que le territoire d'enquête soit agrandi. La problématique de la mobilité dans la région de Montréal dépasse en effet le territoire d'analyse utilisé dans le cadre du Plan de gestion des déplacements de Montréal (PGDM) dévoilé en avril 2000, et il importe de tenir compte de cette réalité dans la poursuite des études et des analyses associées au cadre d'intervention.

AXE D'INTERVENTION 2.3
L'environnement et le développement durable

OBJECTIF 2.7

CONTRIBUER À L'ÉLABORATION ET À LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DU QUÉBEC POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Le Plan de développement durable du Québec définissait en 2004 un cadre de responsabilisation pour tous les ministères et organismes. Dans ce contexte, le Ministère a entrepris de prendre davantage en compte le développement durable dans ses processus, produits, services et activités. La Loi sur le développement durable a été promulguée en avril 2006. La Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013 a été déposée à l'Assemblée nationale le 12 décembre 2007 par le premier ministre du Québec, monsieur Jean Charest. Elle est en vigueur depuis le 1er janvier 2008. Le gouvernement devrait adopter, avant la fin de 2008, une première liste d'indicateurs de développement durable pour mesurer les progrès du Québec dans sa démarche de développement durable. Le Ministère prépare présentement une stratégie de développement durable qui tient compte de ses trois domaines d'intervention : encadrement des activités de transport, gestion de réseaux de transport et gouvernance. De plus, un document sur les principales réalisations en matière de développement durable au Ministère est présentement en préparation.

Indicateur 25	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
État d'avancement du Plan de développement durable au regard des transports	Aucune cible	Collaboration à la démarche gouvernementale Réalisation de certaines actions pour se conformer au Plan de développement durable	Participation à la consultation interministérielle sur un projet de Stratégie gouvernementale de développement durable pour la consultation publique. Son adoption, prévue en 2006, a toutefois été reportée à l'automne 2007 Lancement, en juin 2006, de la Politique québécoise du transport collectif Mise en ligne, en mars 2007 sur le site Internet du Ministère, du document *L'environnement dans les travaux de construction et d'entretien des routes et des ponts* réalisé par la Direction du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	Contribution à l'élaboration, à l'adoption et à la mise en œuvre de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013 Contribution à l'élaboration : - du cadre de référence pour l'élaboration d'indicateurs de développement durable au Québec - du Plan gouvernemental de sensibilisation et de formation au développement durable - du Plan de communication relatif à la stratégie gouvernementale de développement durable 2008-2013 - de la Politique pour un gouvernement écoresponsable Version pilote du *Guide pour la prise en compte des principes de développement durable* (juin 2007)

Commentaires

- Le Ministère a poursuivi la réalisation des objectifs ministériels en matière de développement durable inscrits dans son *Plan stratégique 2005-2008*.

- En 2007-2008, les principales réalisations en matière de développement durable ont été les suivantes :

  - production du rapport *La prise en compte du développement durable dans le système de transport routier au Québec : un défi au quotidien pour le ministère des Transports du Québec*, qui a été présenté en 2007 au congrès de l'Association mondiale de la route (AIPCR) dans les langues officielles de l'organisme (français, anglais et espagnol), du 17 au 21 septembre 2007;
  - publication de la Politique environnementale de l'industrie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs par l'Alliance verte (2007), en collaboration avec le Ministère;
  - publication d'un encart Québec, à l'occasion du 23e Congrès mondial de la route dans la revue *Routes et Transports* (volume 36, numéro 2, 2007), à l'été 2007;
  - élaboration d'une stratégie ministérielle et d'un plan d'action de développement durable (en cours);
  - préparation d'un document sur les principales réalisations du ministère des Transports en matière de développement durable (en cours);
  - préparation d'un plan de communication pour les employés du Ministère et les clientèles externes (en cours);
  - mise en œuvre complète de la Politique québécoise du transport collectif par le déploiement de sept programmes d'aide (février 2008);
  - mise en ligne de la section Développement durable du site Internet ministériel (janvier 2008).

OBJECTIF 2.8

CONTRIBUER À L'ÉLABORATION ET À LA MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Pour faire suite à l'entrée en vigueur du protocole de Kyoto le 16 février 2005, le gouvernement du Québec a adopté une série d'initiatives :

- Plan d'action 2006-2012, *Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir* (PACC); ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP), le 15 juin 2006;
- Politique québécoise du transport collectif, *Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens*, ministère des Transports, le 16 juin 2006;
- création et mise en œuvre du Fonds vert pour financer le PACC à partir d'une redevance sur les hydrocarbures, le 30 novembre 2007, rétroactif jusqu'au 1er octobre 2007 (200 millions de dollars par an);
- bonification du PACC par l'ajout d'un budget supplémentaire de 349,9 millions de dollars au Fonds vert provenant de l'entente entre le Canada et le Québec sur l'écoFiducie 2007-2010 (6 décembre 2007);
- annonce de la mise en œuvre des sept programmes d'aide au transport collectif et alternatif de la Politique québécoise du transport collectif (PQTC) financés en partie par le Fonds vert (28 février 2008).

Des véhicules entièrement électriques sont maintenant en service à Québec.

Indicateur 26	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
État d'avancement de la stratégie gouvernementale sur les changements climatiques au regard des transports	Aucune cible	Élaboration d'un projet de stratégie gouvernementale sur les changements climatiques en collaboration avec les ministères concernés	Contribution à l'élaboration et à la mise en œuvre du Plan d'action 2006-2012 : *Le Québec et les changements climatiques, un défi pour l'avenir* Négociation avec le gouvernement fédéral en vue d'une entente d'investissement dans les chemins de fer d'intérêt local Poursuite des travaux de recherche sur la fonte du pergélisol et l'érosion côtière	Contribution à la mise en œuvre du PACC, qui concerne le transport collectif et alternatif, l'intermodalité et l'efficacité énergétique du transport des marchandises, la limitation de la vitesse des camions à 105 km/h, ainsi que la recherche en matière d'adaptation aux impacts des changements climatiques sur le pergélisol et l'érosion côtière

Commentaires

- En 2007-2008, le Ministère a participé au processus de mise en œuvre des actions en matière de transport prévues dans le plan d'action gouvernemental en concertation avec les ministères et organismes concernés. Le financement du Fonds vert est en cours depuis le 30 novembre 2007, avec un effet rétroactif jusqu'au 1er octobre 2007.

- Le Ministère a conclu une entente administrative avec le MDDEP sur la mise en œuvre du Plan d'action 2006-2012 de lutte contre les changements climatiques le 11 octobre 2007. L'ensemble des ministères partenaires du PACC a été soumis à ce processus. Cette entente définit la reddition de comptes attendue de la part du Ministère à l'égard du PACC et du Fonds vert, soit deux prévisions financières annuelles, le 31 janvier et le 30 septembre, ainsi qu'un bilan annuel de réalisation au 31 mai pour chacune des six actions sous la responsabilité du Ministère.

- Les décrets permettant la mise en œuvre des actions touchant le transport collectif et le transport alternatif ont été adoptés. Cela se traduit par la mise en œuvre de sept programmes de la Politique québécoise du transport collectif, dont cinq sont financés par le Fonds vert du PACC; au cours de l'année financière, un total de 52 millions de dollars a été dépensé pour ces cinq programmes.

- Pour la période 2006 à 2012, 780 millions de dollars provenant du Fonds vert sont consacrés à la Politique québécoise du transport collectif afin de favoriser le transport collectif et alternatif (PACC - actions 6 et 7 : Favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif des personnes et Favoriser le développement et l'utilisation de modes de transport alternatifs). L'ensemble des sept programmes d'aide de la PQTC au transport collectif et alternatif a été approuvé par les autorités gouvernementales et est maintenant opérationnel avec le soutien en partie du Fonds vert.

- Le Ministère obtient 891,62 millions de dollars du Fonds vert pour la même période, y compris 21,5 millions provenant de l'écoFiducie Canada pour bonifier l'innovation technologique du transport des marchandises (PACC - action 9 : 15 millions de dollars) et l'adaptation aux impacts (PACC - action 23 : 6,5 millions de dollars).

- Les autres actions du PACC (8, 9, 10 et 23) sous la responsabilité du Ministère sont en préparation et devraient être mises en œuvre en 2008-2009. Elles concernent le Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par l'implantation de projets intermodaux dans le transport des marchandises (PACC - action 8), le Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises (PACC - action 9), l'adoption d'une réglementation qui rendra obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse sur tous les camions de même que le réglage de la vitesse maximale de ces véhicules à 105 km/h (PACC - action 10) ainsi que la réalisation de diverses évaluations et recherches liées aux impacts et à l'adaptation aux changements climatiques à l'égard de la fonte du pergélisol et des problèmes d'érosion côtière (PACC - action 23).

AXE D'INTERVENTION 2.4
La recherche et l'innovation

OBJECTIF 2.9
AMÉLIORER LA GESTION, L'EXPLOITATION ET LES SERVICES AUX USAGERS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT PAR L'ÉLABORATION, CONJOINTEMENT AVEC SES PARTENAIRES, D'UN PLAN STRATÉGIQUE QUÉBÉCOIS DES STI

M. Raynald Vallée est contrôleur de la circulation au Centre intégré de la gestion de la circulation de Québec.

L'utilisation des technologies de l'information et de la communication dans les systèmes de transport, regroupées sous l'appellation « systèmes de transport intelligents ou STI », présente un potentiel important en vue d'améliorer la gestion et l'exploitation des réseaux de transport ainsi que les services aux usagers. À la base, on trouve l'informatique, l'électronique et les télécommunications, qui sont combinées dans des applications diverses afin de rendre les réseaux de transport plus sûrs, plus efficaces, plus fiables et plus écologiques, sans avoir nécessairement à modifier l'infrastructure existante. Le Ministère coordonne actuellement l'élaboration d'un plan stratégique des STI pour doter le Québec d'un cadre de référence qui appuie, dans un horizon de dix ans, leur mise en œuvre concertée et intégrée au Québec.

Indicateur 27	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
Plan stratégique québécois des STI élaboré	Élaboration du Plan en 2006	En voie d'élaboration	En voie d'approbation ministérielle	Poursuite de l'élaboration du Plan en menant des consultations auprès des partenaires

Commentaires

- Au cours de l'année 2007-2008, un travail d'actualisation du Plan stratégique québécois des STI a été entrepris, ce qui devrait permettre la production de la version finale du Plan en vue de sa publication et de son lancement officiel. Cela mènera à la constitution de la Table de concertation québécoise des STI, un outil permanent de concertation et de développement des systèmes de transport intelligents qui veillera à la mise en œuvre du Plan, ainsi qu'à l'adoption et au suivi d'un plan de déploiement de ces systèmes au cours d'une période de dix ans.

ORIENTATION STRATÉGIQUE 3

Améliorer la performance de l'organisation
pour de meilleurs services aux citoyens

AXE D'INTERVENTION 3.1
La gestion des ressources

OBJECTIF 3.1

AMÉLIORER LA GESTION DES RESSOURCES HUMAINES, MAINTENIR L'EXPERTISE ET ASSURER LA RELÈVE PAR L'ÉLABORATION D'UN CADRE DE GESTION DES PERSONNES INCLUANT UN PLAN DE GESTION PRÉVISIONNELLE DE LA MAIN-D'ŒUVRE

Le Ministère a développé, au fil des ans, une organisation capable de répondre efficacement aux différents défis posés par la mise en œuvre de sa mission. Toutefois, la situation actuelle, caractérisée entre autres par un nombre important de départs à la retraite au cours des prochaines années, crée des pressions importantes sur l'organisation puisqu'elle doit notamment s'assurer de disposer des ressources humaines compétentes et mobilisées nécessaires à la réalisation de sa mission. Cette situation amène le Ministère à réévaluer ses programmes, mais aussi plusieurs éléments de son organisation actuelle pour être à même de continuer d'améliorer la qualité des services offerts aux citoyens. Les actions qui seront réalisées au cours des prochaines années s'inscrivent dans le contexte de la suite du Plan de modernisation 2004-2007 du gouvernement du Québec.

Afin de faire face à l'évolution de son environnement interne et externe, l'action du Ministère en matière de gestion des personnes repose, pour la période 2007-2010, sur un plan stratégique de la gestion des ressources humaines articulé autour de quatre enjeux fondamentaux, qui sont autant de défis prioritaires à relever au cours des prochaines années : une organisation performante et apprenante, une main-d'œuvre disponible et compétente, des personnes mobilisées travaillant en équipe et une qualité de vie au travail. Ces quatre enjeux sont ensuite traduits en vingt objectifs couvrant tous les champs d'intervention de la gestion des ressources humaines.

Indicateur 28	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
État d'avancement du cadre de gestion des personnes incluant un plan de gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre	Aucune cible	Mise en œuvre du cadre de gestion des personnes et du plan de gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre	Poursuite des activités liées au cadre de gestion des personnes et au plan de gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre	Mise en œuvre du Plan stratégique de gestion des ressources humaines 2007-2010, centré sur les enjeux prioritaires auxquels fera face le Ministère au cours des prochaines années

Commentaires

- En plus de la poursuite des actions entreprises au cours des années précédentes, l'année 2007-2008 a permis d'atteindre des résultats additionnels découlant directement des priorités du Plan stratégique :
  - la multiplication des mesures de promotion des perspectives de carrières au Ministère afin de faire connaître les emplois au public et, en conséquence, de faciliter l'attraction et le recrutement d'une main-d'œuvre compétente dans un marché compétitif en matière de personnel;
  - la réalisation de mesures destinées à assurer la relève et le développement des compétences du personnel d'encadrement et des emplois stratégiques.
- Au cours de la prochaine année, le Ministère ajoutera d'autres mesures de gestion concrétisant les priorités de son plan stratégique de gestion des ressources humaines. Signalons une politique et des outils soutenant la gestion des changements, une politique et une stratégie pour gérer le développement des compétences des employés et, finalement, une stratégie de mobilisation des personnes et des équipes de travail. De plus, le Ministère prépare son plan pluriannuel de main-d'œuvre couvrant la période 2008-2011, afin de continuer à optimiser ses mesures d'attraction, de recrutement et de développement des personnes et des compétences nécessaires à la réalisation de sa mission.

OBJECTIF 3.2

AMÉLIORER LA GESTION PAR LA REFONTE DES PROCESSUS ADMINISTRATIFS ET LA MISE EN PLACE D'UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE SYSTÈMES D'INFORMATION

Des systèmes d'information performants peuvent contribuer grandement à la gestion de l'organisation. Le Ministère souhaite utiliser pleinement les possibilités offertes par les nouvelles technologies de l'information. Il revoit ses processus administratifs et mettra en place, en 2008, une nouvelle génération de systèmes d'information portant entre autres sur la gestion des ressources financières et des infrastructures routières.

Indicateur 29	**Cible 2005-2008 (% en 2008)**	**Résultat 2005-2006 (%)**	**Résultat 2006-2007 (%)**	**Résultat 2007-2008 (%)**
Pourcentage d'avancement[28] de la mise en place des systèmes d'information :				
1. Refonte des processus et des systèmes administratifs (RPSA) – SAGIR	100	78	90	100
2. Solution administrative et informatique en gestion de projets routiers (SAI-GPR)	100[29]	41	42	48
3. Système de gestion des structures (GSQ-6026)	100	38	67	96
4. Système d'exploitation des infrastructures de transport (EIT-6037)	100	92	100	Déjà atteint

[28] L'indicateur peut être influencé par la justesse de l'appréciation de l'état d'avancement des biens livrables et par la justesse des prévisions concernant les efforts requis pour les terminer.
[29] La cible de 100 % ne pourra être atteinte en 2008, mais plutôt en 2010.

Commentaires

Refonte des processus et des systèmes administratifs (RPSA) - SAGIR

- L'implantation et la postimplantation du projet SAGIR-SGR1, représentant la première phase de la nouvelle solution de gestion intégrée des ressources administratives gouvernementales, ont constitué une grande part des travaux réalisés en ce domaine.

Solution administrative et informatique en gestion de projets routiers (SAI-GPR)

- Les travaux de la Solution administrative et informatique en gestion de projets routiers (SAI-GPR) ont pour but de consolider la gestion des projets routiers par l'implantation d'un cycle de gestion de projets reconnu.

- Le développement de l'outil de gestion de projets routiers est en cours de réalisation. Afin de mieux tirer parti des expériences antérieures, un dossier d'affaires pour la mise en place d'un outil d'estimation a été complété.

- Le développement et l'implantation du Tableau de bord en gestion de projets routiers ont été retardés.

Système de gestion des structures (GSQ-6026)

- Le développement du système de gestion des structures (GSQ-6026), amorcé en 2005, s'est poursuivi en 2007, alors que l'on a complété les modules « inspection », « plan de travail » et « historique des interventions ». Le système est maintenant implanté dans toutes les directions territoriales. Étant donné que la collecte des données se fait en même temps que les inspections générales et que celles-ci sont réalisées en moyenne aux trois ans, le système sera alimenté avec les données de l'ensemble des structures d'ici trois ans.

- Quant au module de planification stratégique, son développement est très avancé et le tout devrait être finalisé en 2008. Les travaux accusent un léger retard de ce côté, mais celui-ci est sans conséquence puisque le module de planification stratégique doit être alimenté à partir des données d'inventaire et d'inspection dont la collecte s'est amorcée en avril 2008. Les étapes de validation, de formation des usagers et de calibration suivront sans délai.

Système d'exploitation des infrastructures de transport (EIT-6037)

- Le Ministère a terminé la mise en place d'un système de gestion des travaux d'exploitation du réseau routier, le EIT-6037 (calendrier de travail, prévisions des besoins et des ressources, etc.). Le système est en fonction dans toutes les directions territoriales depuis avril 2006. La livraison 4, l'étape finale du système, a été implantée dans toutes les directions territoriales et les centres de services le 31 octobre 2006.

AXE D'INTERVENTION 3.2
Les relations avec les partenaires publics et privés

OBJECTIF 3.3

CONTRIBUER À LA DÉMARCHE GOUVERNEMENTALE DE DÉCENTRALISATION, DE RÉGIONALISATION ET D'ADAPTATION DES PROGRAMMES ET DES ACTIVITÉS

Lors du Forum des générations, le gouvernement a conclu deux ententes portant sur la décentralisation et la régionalisation avec les représentants des milieux municipal et régional. Le Ministère évalue les programmes et les activités ministériels pouvant être décentralisés vers les municipalités ou les municipalités régionales de comté. Il procédera éventuellement à leur décentralisation en tenant compte des décisions que prendra le gouvernement à cet égard. Le Ministère verra également à adapter ses programmes aux caractéristiques particulières des régions.

Indicateur 30	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
État d'avancement de l'évaluation et de la réalisation des projets de décentralisation, de régionalisation ou d'adaptation des programmes et des activités ministériels	Aucune cible	Mise en place d'une table MTQ-CRÉ sur le transport collectif en milieu rural	Le 16 juin 2006, dépôt par le gouvernement de la première Politique québécoise du transport collectif Trois volets concernant le transport collectif à l'échelle régionale : - aide aux MRC (8 M$) - ajout d'un volet pour les CRÉ (1 M$) - ajout d'un volet interrégional pour le transport par autocar (2 M$)	- Volet 1 (MRC) : 2,7 M$ en subventions; services de transport offerts par 52 MRC - Volet 2 (CRÉ)[30] : trois projets en phase d'approbation (subvention de 300 000 $) - Volet 3 (autocar) : deux projets (aide d'urgence) pour un total de 100 000 $ dont 50 000 $ versé en 2007-2008
			Bonification du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes, notamment par l'admissibilité des municipalités de moins de 20 000 habitants (0,5 M$/an)	Un projet en phase d'approbation : subvention de 128 500 $

[30] La Conférence régionale des élus est une instance de concertation et de planification composée à la base d'élus municipaux qui s'adjoignent des représentants des divers secteurs socio-économiques. Les CRÉ sont l'interlocuteur du gouvernement en matière de développement régional pour le territoire qu'elles représentent.

Indicateur 30	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
		Proposition de mise en place de deux projets pilotes de transport collectif avec la CRÉ de la Capitale-Nationale et la CRÉ du Centre-du-Québec (400 000 $/an)	Démarrage, à l'automne 2006, de deux projets pilotes de transport collectif avec la CRÉ de la Capitale-Nationale et la CRÉ du Centre-du-Québec (0,8 M$/2 ans)	Travaux en cours dans les deux CRÉ : présentation des conclusions dans un rapport prévu pour 2009
			Cadre du mandat confié aux CRÉ en juillet 2006 (véhicules hors routes) : - mise sur pied de tables de concertation régionale sur les véhicules hors route pilotées par la CRÉ ou par un autre organisme régional mandaté par la CRÉ	Poursuite des travaux des tables de concertation régionale au cours de 2007-2008 : - quatre rencontres du comité de liaison MTQ-régions (deux pour l'est du Québec et deux pour l'ouest)
			Mandats des tables : - établissement de deux réseaux de sentiers interrégionaux de véhicules hors route, représentant un consensus régional, à partir des sentiers existants (mandat prenant fin le 1er novembre 2009)	- tenue d'un colloque réunissant l'ensemble des régions et des partenaires le 12 septembre 2007 - réunion à deux reprises du comité consultatif, dont le mandat est notamment de superviser les travaux des tables
			- aide financière de 40 000 $/an pendant trois ans disponible pour 18 CRÉ afin d'embaucher une personne-ressource chargée de coordonner les travaux de la Table de concertation régionale	Deuxième versement de 40 000 $ aux CRÉ qui en ont fait la demande
			- programme de reconnaissance des villages-relais (3 M$ sur cinq ans entre 2006 et 2011) : reconnaissance des municipalités de Danville et de Grande-Vallée en 2006	Candidature présentée par 34 municipalités acceptée par le Ministère, ce qui les autorise à entreprendre l'élaboration de leur dossier de candidature et à demander la subvention d'accompagnement de 40 000 $ pour la réalisation de ce dossier

Commentaires

- La démarche gouvernementale de décentralisation, de régionalisation et d'adaptation des programmes et des activités (délégation ou partage de responsabilités et initiatives de partenariat) comprend quatre volets, dont celui relatif à l'adaptation des normes et des programmes gouvernementaux aux particularités des régions (Volet 3).
- Le *Rapport sur la mise en œuvre du protocole d'entente avec les présidents des CRÉ* a été adopté en juin 2007 par la Table Québec-régions (TQR) et par le Conseil des ministres. Le ministère des Transports a été consulté.

Le village-relais, un refuge pour les voyageurs en toute saison.

- Le Projet gouvernemental d'autonomie régionale et municipale se poursuivra dans le cadre de la Stratégie pour le développement de toutes les régions annoncée dans le Budget 2007-2008 du gouvernement ainsi que dans le *Rapport sur la mise en œuvre du protocole d'entente avec les présidents des CRÉ*.

- Depuis la parution du *Rapport sur la mise en œuvre du protocole d'entente avec les présidents des CRÉ*, la contribution du ministère des Transports a consisté à contribuer aux démarches de mise en œuvre de la Politique nationale de la ruralité et l'élaboration d'un plan d'action gouvernemental à l'intention des municipalités dévitalisées du Québec.

OBJECTIF 3.4

ÉVALUER ET RÉALISER, SI CELA EST OPPORTUN SOUS FORME DE PARTENARIAT, DES PROJETS MAJEURS D'INFRASTRUCTURES OU RELATIFS À DES SERVICES MINISTÉRIELS

Dans le Plan de modernisation 2004-2007 du gouvernement du Québec, six projets en matière de transport ont été désignés pour être étudiés en vue de la mise en place éventuelle d'un PPP. Une fois les évaluations terminées, le Ministère va de l'avant dans la mise en œuvre de partenariats lorsque les avantages ont été démontrés.

Indicateur 31	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
État d'avancement de l'évaluation et de la réalisation des projets en partenariat :				
1. L'autoroute 25	Aucune cible	1. Projet en PPP – Réalisation de l'appel d'intérêt (étape 1) et de l'appel de qualification (étape 2)	1. Projet en PPP – Appel de propositions (étape 3) réalisé en juillet 2006; trois propositions reçues en mars 2007	1. Projet en PPP – Entente de partenariat signée en septembre 2007
2. L'autoroute 30	Aucune cible	2. Projet en PPP – Réalisation de l'appel d'intérêt (étape 1)	2. Projet en PPP – Réalisation de l'appel de qualification en novembre 2006 (étape 2)	2. Projet en PPP – Appel de propositions (étape 3) réalisé en juin 2007
3. Les aires de service	Aucune cible	3. Projet en PPP – Réalisation de l'appel d'intérêt (étape 1)	3. Projet en PPP – Achèvement de l'appel de qualification en janvier 2007 (étape 2) et lancement de l'appel de propositions en mars 2007 (étape 3)	3. Réception des propositions le 2 novembre 2007; le 9 janvier 2008, annonce publique du soumissionnaire retenu
4. La gestion déléguée de l'entretien et de l'exploitation de certains axes routiers	Aucune cible	4. Projet encore à l'étude	4. Abandon du projet en PPP en 2006-2007	4. –
5. Le Centre de gestion de l'équipement roulant	Aucune cible	5. Abandon du projet en PPP; évaluation de la formule de services partagés au sein du Ministère	5. Développement de la formule de services partagés au sein du Ministère	5. Abandon du projet de privatisation à la suite de la décision gouvernementale

Indicateur 31	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
6. Le Centre de signalisation	Aucune cible	6. Abandon du projet en PPP; examen de pistes d'amélioration et mise en œuvre des solutions retenues	6. Maintien des discussions avec la Ville de Montréal pour un partenariat d'affaires et poursuite du projet de construction d'une nouvelle usine	6. Privatisation progressive prévue d'ici avril 2009; par conséquent, abandon de la construction d'une nouvelle usine de même que d'un partenariat d'affaires avec la Ville de Montréal

Commentaires

Des six projets retenus, trois sont proposés pour être réalisés en PPP. La stratégie d'acquisition en mode PPP comprend généralement quatre étapes : l'appel d'intérêt, l'appel de qualification, l'appel de propositions et la signature de l'entente de partenariat. L'état d'avancement de chacun des projets est le suivant :

L'autoroute 25

- Le projet en PPP de l'autoroute 25 concerne la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien de l'autoroute 25 à Laval et à Montréal.
- L'achèvement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 à Laval et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal, d'une longueur de 7,2 kilomètres, comporte la construction d'un pont avec péage de 1,2 kilomètre pour traverser la rivière des Prairies.
- L'entente de partenariat a été signée en septembre 2007.

L'autoroute 30

- Le projet en PPP de l'autoroute 30 implique la conception, la construction, le financement, l'exploitation, l'entretien et la réhabilitation de l'autoroute de 35 kilomètres entre les villes de Châteauguay et de Vaudreuil-Dorion; la partie ouest inclut également une section de 7 kilomètres qui reliera Salaberry-de-Valleyfield à la future autoroute 30. Un poste de péage sera situé sur le pont enjambant le fleuve Saint-Laurent.
- L'appel de propositions a été réalisé en juin 2007 et il y a eu réception du volet technique des trois propositions en mars 2008.

Les aires de service

- À la suite de l'évaluation des propositions, le Ministère a retenu celle d'une firme québécoise reconnue dans le domaine immobilier.
- Le décret nº 746-2008 du 25 juin 2008 autorise la ministre des Transports à conclure une entente pour la réalisation et l'exploitation, en partenariat public-privé, de sept aires de service sur le réseau autoroutier québécois.

Aire de service de la Chaudière-Appalaches, à Lévis (Saint-Nicolas).

La gestion déléguée de l'entretien et de l'exploitation de certains axes routiers

- Le Ministère a évalué la faisabilité de certains projets d'expérimentation en matière de gestion déléguée de l'entretien et de l'exploitation par une approche de gestion des risques.

- L'analyse des projets a montré que des avantages pécuniaires à court ou à moyen terme sont peu probables.

- Les résultats obtenus ont amené le Ministère à miser davantage sur des innovations en matière d'entretien et d'exploitation du réseau routier en hiver à partir des études qui ont été réalisées sur la gestion déléguée.

Le Centre de gestion de l'équipement roulant

- Dans le discours sur le budget tenu le 24 mai 2007, le gouvernement du Québec annonçait la privatisation de cinq services gouvernementaux, dont celui du Centre de gestion de l'équipement roulant du ministère des Transports, et ce, afin de poursuivre le recentrage de l'État sur ses missions essentielles tout en créant des occasions d'affaires dans toutes les régions du Québec.

- Le ministère des Transports, en concertation avec le Secrétariat du Conseil du trésor, a convenu d'examiner la faisabilité d'une privatisation conçue selon une approche locale et progressive. Un mandat a été réalisé afin de proposer un plan de réalisation d'ensemble, y compris une évaluation des impacts, ainsi que l'identification de mesures d'atténuation en considérant les particularités locales et régionales.

- Les travaux réalisés ont amené le gouvernement du Québec à abandonner le projet de privatisation.

Le Centre de signalisation

- Dans le discours sur le budget tenu le 24 mai 2007, le gouvernement du Québec annonçait la privatisation de cinq unités administratives, dont le Centre de signalisation du ministère des Transports, ce, afin de poursuivre le recentrage de l'État sur ses missions essentielles tout en créant des occasions d'affaires dans toutes les régions du Québec.

- Des scénarios ont été préparés afin d'évaluer la formule de privatisation la plus avantageuse pour le Ministère et le gouvernement du Québec. Le CSi entend réaliser progressivement cette privatisation d'ici avril 2009 et poursuivre sa production jusqu'en novembre 2008.

- Le plan de réalisation de la privatisation recommande de faire un appel d'offres (au moyen de contrats d'approvisionnement) pour chacune des lignes d'affaires :
  - panneaux sur tôle d'aluminium (petite signalisation);
  - panneaux de supersignalisation;
  - panneaux des campagnes d'information.

- En décembre 2007, un appel d'intérêt a été lancé : sept fournisseurs ont signifié leur intérêt. Le secteur privé souhaite donc produire des panneaux de signalisation selon les besoins gouvernementaux. Il le fait déjà pour plusieurs municipalités et pour les travaux de génie civil des entrepreneurs.

AXE D'INTERVENTION 3.3
Les relations avec les citoyens et les entreprises

OBJECTIF 3.5

METTRE EN PLACE LE PORTAIL GOUVERNEMENTAL EN MATIÈRE DE TRANSPORT ET LES SERVICES EN LIGNE MINISTÉRIELS PRIORITAIRES QUI Y SONT LIÉS

Pour améliorer les services et les relations avec les citoyens et les entreprises, le gouvernement entend mettre en place un « gouvernement en ligne » en offrant notamment davantage de sites transactionnels et un accès plus facile et plus rapide à l'information gouvernementale.

Le thème Transport a pour but d'offrir une voie d'accès vers l'information gouvernementale en matière de transport à partir du portail gouvernemental. Il vise ainsi à assurer une plus grande cohérence de l'information, à simplifier la relation entre l'État et la population et à améliorer la qualité des services offerts aux clientèles spécialisées en matière de transport.

La mise sur pied d'un « gouvernement en ligne » fait toujours partie des améliorations envisagées dans le cadre de la démarche gouvernementale de modernisation. La contribution du Ministère à ce vaste projet s'est traduite par la reconfiguration du site Internet en vue de simplifier l'accès aux services, d'améliorer ses services en ligne et de concevoir de nouveaux services informationnels. Au cours de l'année 2007-2008, la portée du projet de développement des services a été révisée afin de s'adapter à l'évolution des besoins de la clientèle.

Indicateur 32	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
Portail gouvernemental en matière de transport ainsi que 23 services ministériels prioritaires mis en ligne	Mise en ligne du portail et des services en 2007	Thème Transport sur le portail gouvernemental : - Élaboration d'un dossier d'affaires et d'une maquette du Portail Transports - Accord des partenaires (Agence métropolitaine de transport, Commission des transports du Québec, Société de l'assurance automobile du Québec et Société des traversiers du Québec) quant à la solution recommandée (« espace Transport » sur le portail gouvernemental de services)	Thème Transport du portail gouvernemental : - Appui des organismes centraux (ministère des Services gouvernementaux et Services Québec) - Élaboration d'un dossier d'affaires sur le thème Transport qui inclut une contribution à l'architecture du Web gouvernemental	Thème Transport du portail gouvernemental : - Arrêt des travaux d'analyse et d'architecture pour le développement du thème Transport - Collaboration aux travaux de Services Québec, espace Entreprises pour le regroupement des services en transport - Validation des questionnaires d'entrevue du domaine du transport

Indicateur 32	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
		Services ministériels : - Révision de l'architecture - Mise en place de l'infrastructure technologique - Reconfiguration et refonte du site Internet - Conception et développement de services informationnels	Services ministériels : - Implantation de l'outil de gestion de contenu - Conversion des pages du site actuel vers le nouveau site Internet selon le découpage clientèle - Amélioration du site et intégration de neuf services informationnels	Services ministériels : - Mise en ligne du nouveau site le 4 juin 2007 - Mise en ligne de services informationnels : • Guide de l'utilisateur du système d'information stratégique et statistique en transport adapté • Emplois au Ministère • Dossier « Ponts à dalle épaisse sous évaluation » • Développement durable • Programme d'aide au transport aérien • Programme de réduction des tarifs aériens • Année de la sécurité routière - Développement du prototype du tableau de bord « Ponts et routes du Québec »

Commentaires

Thème Transport du portail gouvernemental

- Tel qu'il avait été conçu dans le dossier d'affaires, le projet de thème Transport a été suspendu. Le ministère des Services gouvernementaux a entrepris avec d'autres ministères et organismes des travaux de regroupement selon l'approche par grappe. Ce faisant, la mise en place d'une solution Transport, tout en étant toujours envisagée, a été décalée dans le temps pour permettre la réalisation de d'autres domaines.

Services ministériels

- Dans le cadre de l'implantation de la prestation électronique de services, le site Internet du Ministère a été reconfiguré en vue de simplifier l'accès aux services du Ministère en les regroupant selon les besoins de ses trois grandes clientèles : le grand public, les entreprises et les partenaires. Cette nouvelle structure comprend six sections : les trois premières énumérées précédemment, sont axées sur les besoins spécifiques des clientèles, alors que les trois autres, accueil, Inforoutière et Ministère, s'adressent à la population en général.

OBJECTIF 3.6

POURSUIVRE L'ALLÉGEMENT RÉGLEMENTAIRE ET ADMINISTRATIF

Le Ministère prend les mesures nécessaires afin de donner suite aux engagements gouvernementaux en matière d'allégement réglementaire et administratif. Ces engagements sont issus des documents suivants :

- Politique gouvernementale sur l'allégement du fardeau réglementaire et administratif des entreprises;
- Plan d'action 2004-2007, *Simplifier la vie des entreprises*;
- L'Avantage québécois, stratégie économique du gouvernement prévoyant un objectif de réduction de 20 % du coût des formalités administratives d'ici 2010.

Le Ministère est particulièrement concerné par la première mesure, soit la Politique gouvernementale sur l'allégement du fardeau réglementaire et administratif des entreprises et, dans ce contexte, il doit produire une analyse des impacts de tout projet de législation ou de norme réglementaire susceptible d'imposer un fardeau additionnel ou de comporter des effets importants sur les entreprises (plus de 1 million de dollars). Par ailleurs, certains projets de loi présentés peuvent comporter, dans leur mise en œuvre, des allégements administratifs pour l'industrie ou des économies à long terme.

Indicateur 33	Cible 2005-2008	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
Nombre de mesures d'allégement réglementaire et administratif mises en œuvre	Aucune cible	Douze mesures d'allégement	Trois mesures d'allégement	Deux mesures d'allégement

Commentaires

- Pour l'exercice 2007-2008, aucun projet de loi ou de règlement présenté n'a suscité une analyse ou une déclaration d'impact réglementaire en regard de l'imposition d'un fardeau additionnel pour l'entreprise privée. Par ailleurs, citons une modification complémentaire au projet de Règlement sur le transport par autobus qui a eu pour effet d'annuler une obligation faite aux 300 titulaires de permis de transport nolisé de désigner des points de service à partir des municipalités qu'ils sont autorisés à desservir. De même, l'introduction du permis afin d'autoriser l'utilisation des pneus simples à bande large dans l'industrie du camionnage pourrait générer des économies à long terme pour les compagnies utilisant ces équipements.

3.3

Les résultats des engagements énoncés dans la *Déclaration de services aux citoyens*

La *Déclaration de services aux citoyens*

La prestation de services aux citoyens est au cœur de la démarche de modernisation de l'État. Le Ministère s'est fixé des objectifs à ce sujet et s'est résolument engagé dans un processus d'amélioration continue de la qualité des services offerts à la population. Conformément à la Loi sur l'administration publique, le Ministère a rendu publique, le 1er avril 2001, sa première *Déclaration de services aux citoyens*. Celle-ci présente quatre objectifs particuliers à l'égard des services aux citoyens :

Objectif 1 : L'information sur l'état des routes et les entraves à la circulation : jour et nuit, sept jours sur sept

Objectif 2 : La sécurité des usagers de la route au cœur de ses actions

Objectif 3 : Un service de renseignements offert de 8 h 30 à 16 h 30

Objectif 4 : Un suivi diligent des plaintes

Afin d'améliorer la qualité des services offerts à sa clientèle, le Ministère a entrepris, en 2006-2007, la révision de sa *Déclaration de services aux citoyens*. Il a poursuivi cette démarche en 2007-2008, dans le but de publier une nouvelle déclaration révisée à l'automne 2008. Il s'engage également à la mettre à jour régulièrement. La déclaration de services révisée fera état des engagements du Ministère afin de connaître les attentes des citoyens, de simplifier le plus possible les règles et les procédures qui régissent la prestation de services et de susciter chez ses employés le souci d'offrir des services de qualité tout en les faisant participer à l'atteinte des résultats.

Pour l'année 2007-2008, les résultats obtenus à l'égard des objectifs énoncés dans la *Déclaration de services aux citoyens* sont détaillés ci-dessous.

OBJECTIF 1

L'INFORMATION SUR L'ÉTAT DES ROUTES ET LES ENTRAVES À LA CIRCULATION : JOUR ET NUIT, SEPT JOURS SUR SEPT

Info routiere.qc.ca
1 888 355#0511

Le Ministère est soucieux de fournir à la population l'information la plus à jour possible sur l'état des grands axes routiers sous sa responsabilité ainsi que sur les entraves à la circulation sur son réseau. Pour ce faire, il a recours à divers moyens, dont ses services « Conditions routières » pour l'état des routes et « Travaux routiers » pour les entraves à la circulation. Ces services sont disponibles par téléphone ou par Internet et maintenant regroupés sous l'appellation « Inforoutière ».

INFOROUTIÈRE

Service téléphonique	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
Nombre de demandes de renseignements téléphoniques	324 129	263 405	330 629

Service Internet	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
Nombre mensuel moyen de pages vues[31] dans le site Internet	1 082 063	1 609 097	2 961 543

Commentaires

Service téléphonique

- L'année 2007-2008 constitue la première année complète de fonctionnement de la nouvelle arborescence téléphonique de l'Inforoutière. L'augmentation du nombre d'appels représente un peu plus de 25 % du volume des appels par rapport à l'année précédente, soit un total de 330 629 appels. Cette hausse peut être attribuable à deux facteurs : d'une part, l'arborescence téléphonique est plus familière aux citoyens, de sorte qu'ils l'utilisent plus fréquemment et, d'autre part, plusieurs régions du Québec ont connu un hiver très rigoureux avec des accumulations de neige records.

- De ces 330 629 appels, on dénombre 305 000 requêtes automatisées se rapportant à l'état du réseau routier, soit l'information intégrée touchant les conditions routières ainsi que les entraves dues aux travaux routiers et aux incidents de la route. Il faut noter qu'un seul appel peut générer plus d'une requête. Au total, les usagers ont utilisé les services téléphoniques de l'Inforoutière pendant 765 812 minutes.

Service Internet

- Le site Internet Inforoutière du Ministère gagne en popularité auprès des citoyens. Ainsi, près de 3 millions de pages ont été vues mensuellement sur le site du Ministère, soit une hausse de 84 % par rapport à l'année précédente. Cette augmentation témoigne de l'accessibilité du site et de sa popularité auprès des citoyens branchés sur Internet, qui l'utilisent comme source de renseignements pertinents pour des déplacements sécuritaires et efficaces.

[31] Les pages vues représentent l'accès à un fichier en tant que page. Pour afficher une page Web contenant des images par exemple, un navigateur doit récupérer plusieurs fichiers. La page et les fichiers d'images ne constituent qu'une seule page vue.

OBJECTIF 2

LA SÉCURITÉ DES USAGERS DE LA ROUTE AU CŒUR DE SES ACTIONS

Au moyen de cet objectif, le Ministère privilégie les actions visant à améliorer la sécurité des usagers de la route et rend compte du suivi qu'il assure en ce qui concerne les recommandations des rapports d'investigation et d'enquête des coroners. Le Ministère se préoccupe constamment de la sécurité des usagers des réseaux routiers. Il en a d'ailleurs fait l'une des trois orientations de son *Plan stratégique 2005-2008*. Afin de faire part aux citoyens de ses préoccupations en matière de sécurité routière, le Ministère tient plusieurs campagnes de communication.

LES CAMPAGNES DE COMMUNICATION

Relatives à la sécurité	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
Nombre de campagnes thématiques	7	5	1

Commentaires

- En 2007, à l'occasion de l'Année de la sécurité routière, le Ministère a mis en œuvre une campagne de communication intégrée touchant plusieurs volets de la sécurité routière et misant sur des moyens de communication variés. Arborant le slogan *Soyez attentifs et responsables, RALENTISSEZ!*, cette campagne a abordé les thèmes suivants :
  - le partage de la route (signalisation, accidents routiers impliquant la grande faune, sécurité et véhicules hors route);
  - la sécurité à l'approche des grands chantiers;
  - la conduite dans des conditions hivernales.

- L'étude d'impact menée pour le compte du Ministère a démontré que 49 % des titulaires de permis savaient que l'année 2007 était l'Année de la sécurité routière au Québec.

- De plus, globalement, la campagne *Avec le temps, il y a des signes qu'on ne voit plus* (signalisation) a obtenu une forte notoriété (67 %). Quant aux messages touchant la conduite dans des conditions hivernales, ils ont été vus à la télévision par huit titulaires de permis sur dix. Leur impact sur ces personnes est considéré comme élevé, puisqu'il varie entre 58 % et 63 % selon le message testé.

Le suivi des recommandations des coroners

Comme il a été mentionné à la page 48 du présent rapport, 67 % des accidents mortels sont survenus sur le réseau routier du Ministère en 2007. Conformément à la politique ministérielle à ce sujet, le personnel du Ministère se rend sur les sites d'accidents mortels pour assurer en priorité la sécurité des lieux et pour analyser les causes en vue de procéder à des corrections s'il y a lieu.

Par la suite, ces analyses sont comparées aux recommandations émises par les coroners chargés des investigations ou des enquêtes concernant la cause des accidents mortels. Pour la période du 1er avril 2007 au 31 mars 2008, 29 rapports de coroners ont été transmis à l'attention du Ministère. L'ensemble de ces rapports et recommandations a été étudié attentivement afin d'évaluer les mesures que le Ministère pourrait prendre pour améliorer la sécurité routière.

À la suite de la réception du rapport de coroner, le Ministère achemine une lettre à la coroner en chef l'informant des actions qui seront réalisées. Le délai moyen de réponse est de deux mois.

Pour 2007-2008 :

- 17 rapports pour lesquels le Ministère a réalisé les recommandations;
- 3 rapports pour lesquels des actions alternatives à celles proposées par le coroner ont été réalisées;
- 8 rapports pour lesquels les actions qui permettent de rencontrer la recommandation sont en cours ou en préparation;
- 1 rapport dont la recommandation n'a pas été retenue à la suite de l'analyse effectuée par le Ministère.

Parmi les réalisations de 2007-2008, il importe de mentionner celles-ci :

- à Laval, 477 000 $ ont été investis pour l'installation d'une glissière de sécurité dans le terre-plein central de l'autoroute 15, entre l'autoroute 440 et le pont de la rivière des Mille-Îles, ainsi que la section entre l'autoroute 440 et le boulevard Sainte-Rose. Ces travaux seront complétés au cours de la prochaine année financière;
- à Coaticook, des travaux de réaménagement de l'intersection de la route 141 et du chemin du Village ont été réalisés au coût de 32 000 $;
- le Ministère a versé 5,896 millions de dollars pour commencer les travaux d'une voie de contournement de 6 kilomètres sur la route 138, à Portneuf-sur-Mer. Les travaux dans ce secteur se poursuivront jusqu'en 2009;
- entre la frontière du Nouveau-Brunswick et Cabano, 16,643 millions de dollars ont été investis afin de poursuivre les travaux d'élargissement de la route 185 de deux à quatre voies;
- dans la région de l'Outaouais, depuis la fin de la saison 2006-2007, les contremaîtres doivent assurer une veille météorologique durant les périodes précédant et suivant la saison hivernale. De plus, en fonction des risques de précipitation et de formation de glace noire, par mesure de prévention, le contremaître ajoute un chef d'équipe pour patrouiller le réseau sur le territoire concerné.

Afin d'achever son rapport, un coroner peut avoir besoin de consulter les spécialistes du Ministère. Il peut alors s'adresser directement aux directions territoriales du Ministère ou à la Direction de la sécurité en transport. Le Ministère étudie présentement la possibilité de mettre en place un guichet unique pour le traitement des demandes des coroners.

Une révision complète du suivi des recommandations de coroners est actuellement en cours, de même qu'une mise à jour de la Politique de gestion du suivi des accidents mortels.

OBJECTIF 3

UN SERVICE DE RENSEIGNEMENTS OFFERT DE 8 H 30 À 16 H 30

Le Ministère a établi cet objectif dans le but de fournir au public une information de qualité sur les lois, les règlements, les programmes et les politiques qu'il administre. Pour ce faire, il utilise des moyens d'information pertinents dont, depuis quelques années, un service téléphonique de renseignements ouvert de 8 h à 17 h les jours ouvrables (une heure de plus par jour par rapport à l'objectif) et un site Internet accessible en tout temps.

SERVICE TÉLÉPHONIQUE DE RENSEIGNEMENTS

	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
Nombre d'appels par année	50 495	56 045	49 230

M. Jean-Yves Brière est préposé aux renseignements au Service du renseignement et du soutien en communication, à Québec.

Commentaires

- Outre le service téléphonique de renseignements, qui est accessible de 8 h à 17 h les jours ouvrables, le Ministère met à la disposition des citoyens, par l'entremise de l'Inforoutière, un service téléphonique disponible 24 h sur 24, afin qu'ils puissent rapporter tout incident ou anomalie sur le réseau routier. Ainsi, le service de renseignements a reçu un peu plus de 49 000 demandes de la part des citoyens. Ce nombre représente une baisse de 12 % par rapport à l'année dernière. Cette diminution peut s'expliquer par le fait que le système automatisé a pris en charge un plus grand nombre d'appels.

- Le Service du renseignement et du soutien en communication a traité sensiblement le même nombre de demandes reçues par courrier électronique que l'an dernier, soit 3 404 demandes. Celles-ci se rapportent principalement à des publications diverses produites par le Ministère.

OBJECTIF 4

UN SUIVI DILIGENT DES PLAINTES

Tout citoyen insatisfait d'un produit, d'un service ou de la manière dont ceux-ci ont été fournis ou assurés est invité à en informer le Ministère par téléphone, par télécopieur, par la poste, par courrier électronique ou en personne à l'un ou l'autre de ses bureaux. En vertu des objectifs contenus dans la *Déclaration de services aux citoyens*, une réponse à une plainte verbale doit être donnée dans les cinq jours ouvrables. De plus, s'il est nécessaire de rappeler le citoyen pour lui indiquer que sa plainte est prise en charge, cette action doit être posée dans les 24 heures suivant la réception de l'appel. Par ailleurs, un délai de dix jours ouvrables est prévu pour répondre à une plainte écrite reçue par l'unité administrative ou la direction concernée. S'il est impossible de fournir une réponse dans ce délai, un accusé de réception est expédié, lequel indique le nom d'une personne-ressource et le temps de réponse estimé. Chaque plainte est examinée avec objectivité et célérité.

Plaintes	Résultat 2005-2006	Résultat 2006-2007	Résultat 2007-2008
Total des plaintes relatives au réseau routier	**3 945**	**2 480**	**3 659**
• Plaintes relatives à la viabilité hivernale	1 359	690	1 423
• Plaintes relatives à la chaussée	1 184	663	717
• Plaintes relatives aux travaux routiers	538	432	597
• Autres sujets relatifs au réseau routier	864	695	922
Total des plaintes relatives aux lois, aux règlements, aux politiques, à l'administration, etc.	206	227	196
NOMBRE TOTAL DE PLAINTES	**4 151**	**2 707**	**3 855**
Nombre de plaintes verbales	3 672	2 325	3 335
Nombre de plaintes écrites	479	382	520
Délai moyen de réponse			
Plaintes verbales	1,6 jour	1,9 jour	3 jours
Plaintes écrites	4,9 jours	6 jours	7,1 jours
Réclamations sur dommages			
Demandes de réclamations	1 453	997	1 037
Compensations pour réclamations	1 136 407 $[32]	699 843 $[33]	698 573 $[34]

Commentaires

- Le Ministère se donne comme objectif de bien documenter les plaintes, de manière à les distinguer clairement des demandes d'intervention qui ont directement trait à un événement sur le réseau routier. La Politique sur la gestion des plaintes définit une plainte et une demande d'intervention comme suit :

  - **Plainte :** expression orale ou écrite d'une insatisfaction d'un citoyen qui s'estime lésé ou allègue avoir subi un inconvénient à la suite d'un événement, d'une situation, d'un acte ou d'une omission en lien avec les produits ou services du Ministère.

  - **Demande d'intervention :** expression orale ou écrite d'un citoyen qui désire signaler un incident, une situation, une lacune ou un autre élément en lien avec la mission du Ministère.

- Pour l'année financière 2007-2008, le Ministère a reçu au total 3 855 plaintes, ce qui représente une augmentation de 42 % (1 148 plaintes) par rapport à l'exercice précédent.

[32] Ce montant comprend une somme de 412 774 $, qui correspond aux compensations versées pour les dossiers ouverts et fermés durant l'année financière 2005-2006, et une somme de 723 633 $, qui représente les dossiers des années antérieures traités et pour lesquels les compensations ont été payées au cours de l'année 2005-2006.

[33] Ce montant comprend une somme de 291 781 $, qui correspond aux compensations versées pour les dossiers ouverts et fermés durant l'année financière 2006-2007, et une somme de 408 062 $, qui représente les dossiers des années antérieures traités et pour lesquels les compensations ont été payées au cours de l'année 2006-2007.

[34] Ce montant comprend une somme de 215 447 $, qui correspond aux compensations versées pour les dossiers ouverts et fermés durant l'année financière 2007-2008, et une somme de 483 126 $, qui représente les dossiers des années antérieures traités et pour lesquels les compensations ont été payées au cours de l'année 2007-2008.

- Le réseau routier a fait l'objet du plus grand nombre de plaintes, soit 94,9 % de toutes les plaintes reçues au Ministère. Ce sont les conditions routières en hiver, l'état des chaussées ainsi que les travaux routiers qui ont suscité le plus d'insatisfaction chez les citoyens.

- La saison hivernale 2007-2008 ayant été plus difficile que l'an passé et les années antérieures, les problèmes habituellement observés durant la saison froide ont été amplifiés par un hiver à la fois précoce et exceptionnellement rigoureux. Les plaintes relatives aux conditions routières en hiver, à propos notamment des chaussées glacées ou d'un déneigement incomplet, représentent 39 % de toutes les plaintes liées au réseau routier.

- Les plaintes relatives à la chaussée représentent 20 % de l'ensemble des plaintes liées au réseau routier notamment en ce qui a trait à l'état de la chaussée en période de dégel.

- Les plaintes liées aux travaux routiers représentent 16 % de toutes les plaintes reçues au réseau routier, notamment les détournements de la circulation.

- Au cours de l'exercice financier 2007-2008, le Ministère a reçu 7 345 demandes d'intervention, ce qui représente une augmentation de 1 427 signalements par rapport à l'exercice précédent.

3.4 Les actions du Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général

Le Forum des intervenants de l'industrie du camionnage général (Forum), constitué par le gouvernement du Québec en juin 2000, est une table de concertation permanente dont le mandat est de favoriser le dialogue continu entre le routier (camionneur-propriétaire) et ses donneurs d'ouvrage.

Le Forum s'appuie sur les forces du regroupement et de la concertation afin de mettre en lumière les problèmes vécus dans le secteur du camionnage général et, par la suite, d'élaborer et de promouvoir des solutions susceptibles de répondre à ces préoccupations. L'industrie du camionnage général a la possibilité de régler les problèmes avant qu'ils n'engendrent des conflits aux conséquences économiques néfastes.

Durant la période 2007-2008, le Forum a tenu quatre rencontres, soit les 1er mai, 31 octobre et 7 décembre 2007 ainsi que le 11 mars 2008. Tout au long de l'année, divers comités de travail se sont réunis pour poursuivre leurs travaux. Le Forum a également participé à différents événements de l'industrie.

Les résultats de l'enquête téléphonique réalisée par le Forum auprès de l'industrie du camionnage général à l'automne 2006 et au printemps 2007 ont conclu que les relations contractuelles sont plutôt bien perçues dans l'industrie. De plus, ces résultats ont permis de constater que certaines pratiques contractuelles auraient intérêt à être mieux connues par l'ensemble des acteurs de l'industrie.

Les travaux et les actions du Forum ont porté notamment sur les sujets d'intérêt suivants :

- Dossiers d'intérêt 2007-2008 : recherche sur les iniquités fiscales pouvant nuire à l'industrie; les conclusions du rapport indiquent qu'il n'est pas nécessaire de faire effectuer actuellement une étude comparative sur la fiscalité québécoise, étant donné qu'aucun indice sérieux ne permet de croire que des disparités fiscales importantes nuisent présentement à la compétitivité de l'industrie québécoise du camionnage. Toutefois, il a été convenu de mettre sur pied une veille technologique concernant la compétitivité de l'industrie et de faire rapport de cette veille à chaque rencontre du Forum;

- Passage aux frontières : les activités de ce comité portent principalement sur la diffusion, par Internet, d'informations et d'outils apparaissant pertinents pour l'industrie du camionnage et pour les exportateurs du Québec. Ces renseignements et outils peuvent, dans certains cas, viser spécialement les postes frontaliers;

- Intervention officielle auprès de la Table québécoise de la sécurité routière en mai 2007, afin de faire connaître le point de vue du Forum, notamment sur les radars photographiques;

- Rencontres du président avec les médias spécialisés en transport routier des marchandises au Québec afin de leur présenter les résultats de l'enquête téléphonique mentionnée ci-dessus;

- Conception d'un outil de sensibilisation intitulé *Onze façons pour améliorer ses affaires* comprenant des conseils simples et des références appuyés par des faits saillants de l'enquête. Publié en décembre 2007 dans une revue spécialisée en transport, il a été intégré au site Internet du Forum en janvier 2008. Le principal objectif de cet outil est d'aider les acteurs de l'industrie à améliorer leurs relations commerciales.

PARTIE 4 : Les exigences législatives et gouvernementales

4.1 L'application de la politique linguistique

M^me^ Isabelle Turgeon est linguiste au Service du renseignement et du soutien en communication, à Québec.

Dans le cadre de la Politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française dans l'Administration, le Ministère a produit sa propre politique linguistique en mars 1998. Le texte de cette politique est facilement accessible dans l'intranet du Ministère. Au cours de l'exercice financier 2007-2008, la personne responsable de l'application de la politique linguistique au Ministère est intervenue à plusieurs reprises auprès de membres du personnel pour expliquer les dispositions de cette politique ainsi que les droits et obligations du Ministère à cet égard. Ses interventions ont porté notamment sur la signalisation, les consultations publiques, l'affichage et la production de documents à l'occasion d'événements internationaux.

La Direction des communications assure également les services de révision linguistique de tous les documents diffusés à l'extérieur du Ministère et dans Internet, ainsi que de ceux destinés à l'ensemble du personnel. Elle offre également un service de consultations ponctuelles et de recherche terminologique.

DOCUMENTS RÉVISÉS AU MINISTÈRE

Année 2005-2006		
Révisés à l'interne (10 pages et moins)	783 travaux	3 682 pages
Révisés à l'externe (10 pages et plus)	123 travaux	5 907 pages
Total	**906 travaux**	**9 589 pages**
Année 2006-2007		
Révisés à l'interne (50 pages et moins)	824 travaux	6 588 pages
Révisés à l'externe (50 pages et plus)	99 travaux	5 388 pages
Total	**923 travaux**	**11 976 pages**
Année 2007-2008		
Révisés à l'interne (50 pages et moins)	865 travaux	5 721 pages
Révisés à l'externe (50 pages et plus)	90 travaux	4 981 pages
Total	**955 travaux**	**10 702 pages**

CONSULTATIONS PONCTUELLES

Année 2005-2006	Année 2006-2007	Année 2007-2008
Par téléphone ou sur place : 995 consultations	Par téléphone ou sur place : 904 consultations	Par téléphone ou sur place : 679 consultations
1 841 questions	1 739 questions	1 200 questions

L'accès à l'information et la protection des renseignements personnels

4.2

Conformément aux dispositions de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (L.R.Q. c. A-2.1) (Loi), le Ministère assume des responsabilités en matière d'accès aux documents qu'il possède relativement à la réalisation de son mandat et à l'égard de mesures visant à assurer la protection des renseignements personnels. Pour l'exercice financier 2007-2008, 176 demandes faites en vertu de la Loi ont été traitées. Malgré une légère baisse par rapport à l'année précédente, la moyenne des cinq dernières années relativement au nombre de demandes d'accès à l'information a augmenté de plus de 14 % annuellement.

Commentaires

- En raison de la complexité et du nombre de documents à traiter dans le cadre des demandes d'accès, le Ministère répond dans les délais maximaux impartis par la Loi, soit entre 20 et 30 jours.

- Par ailleurs, 12 demandes de révision ont été déposées à la Commission d'accès à l'information concernant des réponses transmises en vertu de la Loi. La majeure partie des dossiers en litige ont trait à des demandes liées aux plans et aux inspections des structures relevant de la compétence du Ministère, et ce, dans le prolongement des travaux entrepris à la suite de l'enquête publique sur le viaduc de la Concorde.

- En ce qui a trait à la mise en œuvre du récent Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels, des efforts importants seront déployés durant la prochaine année afin de concrétiser les diverses mesures, notamment celle visant une diffusion élargie de certains types de documents dans le site Internet du Ministère.

- Enfin, la protection des renseignements personnels retient l'attention en raison de la mise sur pied d'une équipe de travail qui aura pour mandat, durant la prochaine année, de réviser l'ensemble des pratiques du Ministère dans ce domaine. Aussi, il y a lieu de souligner la tenue d'une campagne de sensibilisation au sein du Ministère sous le thème *La confidentialité de l'information, c'est Vital*. Cette campagne, qui consistait en des capsules électroniques, a eu lieu en novembre et décembre 2007. De plus, une première analyse de risques en 2006 sur la protection des renseignements personnels au Ministère a permis l'élaboration du Plan de la sécurité de l'information 2007-2010, qui protégera de façon plus efficace toutes les données nominatives par une solution ministérielle dont l'implantation est prévue vers la fin du prochain exercice financier.

4.3 Le suivi des objectifs des programmes d'accès à l'égalité ou du plan d'embauche pour certains groupes cibles

1 Les renseignements généraux

Les programmes gouvernementaux d'accès à l'égalité visent à accroître, au sein de l'effectif, la présence de personnes appartenant à des groupes actuellement sous-représentés tels que les membres des communautés culturelles, les autochtones, les anglophones, les personnes handicapées et les femmes. Afin d'augmenter la présence de ces groupes, il faut s'assurer qu'un nombre suffisant de personnes appartenant à ces catégories puisse obtenir un emploi dans la fonction publique.

À cet égard, le Ministère doit se conformer à l'article 53 de la Loi sur la fonction publique, lequel est énoncé comme suit : « À la suite d'un concours, la nomination d'un fonctionnaire est faite au choix parmi les personnes inscrites sur la liste de déclaration d'aptitudes. Lorsqu'une liste de déclaration d'aptitudes comprend un candidat visé par un programme d'accès à l'égalité ou un plan d'embauche pour les personnes handicapées, le sous-ministre ou le dirigeant d'organisme tient compte des objectifs fixés par ce programme ou ce plan. Il tient aussi compte des objectifs d'embauche, déterminés par le Conseil du trésor, à l'égard des diverses composantes de la société québécoise ». Or, les objectifs et les résultats ministériels d'embauche et de représentativité pour l'année sont présentés dans les tableaux suivants.

2 Les données globales

NOMBRE D'EMPLOYÉS EMBAUCHÉS SELON LE STATUT D'EMPLOI AU COURS DE LA PÉRIODE 2007-2008

	PERMANENTS[35]	OCCASIONNELS[36]	ÉTUDIANTS	STAGIAIRES
Nombre total de personnes embauchées	190	587	245	262

NOMBRE D'EMPLOYÉS PERMANENTS EN PLACE EN DATE DU 31 MARS 2008

Effectif total (personnes)	4 297

[35] Cette donnée n'inclut que les recrutements.
[36] Cette donnée n'inclut que les nouvelles entrées en fonction durant la période visée, ce qui exclut les employés occasionnels provenant des listes de rappel ainsi que ceux déjà en fonction et dont le contrat est renouvelé.

3 Les membres de communautés culturelles, les autochtones, les anglophones et les personnes handicapées

TAUX D'EMBAUCHE DES GROUPES CIBLES EN 2007-2008

Rappel de l'objectif d'embauche : Atteindre un taux d'embauche annuel de 25 % des nouveaux employés permanents, occasionnels, stagiaires et étudiants étant membres des communautés culturelles, anglophones, autochtones ou handicapés, pour hausser la représentation de ces groupes dans la fonction publique.

	NOMBRE DE PERSONNES EMBAUCHÉES SELON LE GROUPE CIBLE					
Statut d'emploi	**Communautés culturelles**	**Autochtones**	**Anglophones**	**Personnes handicapées**	**Total**	**Taux d'embauche global par rapport au nombre total de personnes embauchées en 2007-2008**
Permanent	32	3	1	7	43	23 %
Occasionnel	24	3	6	3	36	6 %
Étudiant	15	5	3	1	24	10 %
Stagiaire	22	2	1	–	25	10 %

TAUX D'EMBAUCHE GLOBAL DES GROUPES CIBLES PAR STATUT D'EMPLOI : RÉSULTATS COMPARATIFS AU COURS DE LA PÉRIODE

Taux d'embauche global des membres des communautés culturelles, des anglophones, des autochtones et des personnes handicapées

	PERMANENTS	**OCCASIONNELS**	**ÉTUDIANTS**	**STAGIAIRES**
	(%)	**(%)**	**(%)**	**(%)**
2005-2006	13	4	10	9
2006-2007	22	5	11	13
2007-2008	23	6	10	10

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES GROUPES CIBLES AU SEIN DE L'EFFECTIF PERMANENT : RÉSULTATS COMPARATIFS AU 31 MARS DE CHAQUE ANNÉE

Rappel des objectifs : Pour les membres des communautés culturelles, atteindre la cible gouvernementale de 9 %. Pour les personnes handicapées, atteindre la cible ministérielle de représentativité de 2 %.

Groupes cibles	2006		2007		2008	
	Nombre d'employés permanents en place	Taux de représentativité par rapport à l'effectif permanent total	Nombre d'employés permanents en place	Taux de représentativité par rapport à l'effectif permanent total	Nombre d'employés permanents en place	Taux de représentativité par rapport à l'effectif permanent total
Communautés culturelles	112	2,4 %	138	3,1 %	158	3,7 %
Autochtones	17	0,4 %	20	0,4 %	18	0,4 %
Anglophones	24	0,5 %	25	0,6 %	23	0,5 %
Personnes handicapées	36	0,8 %	42	0,9 %	42	1,0 %

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES GROUPES CIBLES AU SEIN DE L'EFFECTIF PERMANENT : RÉSULTATS PAR CATÉGORIE D'EMPLOI AU 31 MARS 2008

Catégorie d'emploi	Communautés culturelles		Autochtones		Anglophones		Personnes handicapées	
	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%	NOMBRE	%
Personnel d'encadrement	6	1,8	2	0,6	–	–	–	–
Professionnels	35	5,0	–	–	5	0,7	4	0,6
Ingénieurs	64	12,5	–	–	1	0,2	1	0,2
Techniciens des travaux publics	23	3,0	7	0,9	5	0,7	7	0,9
Techniciens	12	2,1	5	0,9	1	0,2	11	1,9
Personnel de bureau	12	2,0	1	0,2	2	0,3	11	1,8
Ouvriers	6	0,8	3	0,4	9	1,1	8	1,0

4 Les femmes

TAUX D'EMBAUCHE DES FEMMES SELON LE STATUT D'EMPLOI AU COURS DE LA PÉRIODE 2007-2008

	PERMANENTS	OCCASIONNELS	ÉTUDIANTS	STAGIAIRES	TOTAL
Nombre de femmes embauchées	51	106	109	90	356
Taux d'embauche par rapport au nombre total des personnes embauchées en 2007-2008	27 %	18 %	44 %	34 %	28 %

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES AU SEIN DE L'EFFECTIF PERMANENT AU 31 MARS 2008

Catégorie d'emploi	Nombre de femmes en place ayant un statut permanent d'employée	Taux de représentativité par rapport à l'effectif permanent total de la catégorie
Personnel d'encadrement	44	13 %
Professionnels	284	40 %
Ingénieurs	115	22 %
Techniciens des travaux publics	106	14 %
Techniciens	350	60 %
Personnel de bureau	482	80 %
Ouvriers	16	2 %
Total	**1397**	**33 %**

5 Les mesures ou actions favorisant l'embauche, l'intégration et le maintien en emploi

- Le Ministère poursuit ses actions de sensibilisation à la diversité et ses mesures de contrôle pour le recrutement afin d'atteindre les objectifs gouvernementaux en la matière.

- Un stagiaire a été accueilli au cours de l'année dans le cadre du Programme de développement de l'employabilité à l'intention des personnes handicapées.

- Le Ministère cherche également à atteindre un meilleur équilibre entre le nombre d'hommes et de femmes au sein de son personnel, notamment pour les catégories d'emplois dans lesquelles les femmes sont sous-représentées telles que les cadres, les ingénieurs, les techniciens des travaux publics et les ouvriers.

4.4 Le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec

Depuis l'année 2001-2002, le Vérificateur général du Québec a fait des recommandations au Ministère à la suite des vérifications suivantes :

- la planification des ressources humaines de la fonction publique;
- la gestion de l'amélioration des services aux citoyens;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources - subventions aux municipalités;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources - subventions aux organismes publics de transport en commun concernant leurs immobilisations;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources - subventions du gouvernement à des organismes à but non lucratif;
- la gestion de la conservation des ponts;
- le développement durable;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources - gestion des technologies de l'information;
- la gestion du projet de prolongement du réseau de métro sur le territoire de la Ville de Laval;
- la vérification interne au gouvernement du Québec;
- la prestation de services du gouvernement en ligne;
- le suivi de vérification de l'optimisation des ressources - acquisition de services.

La Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes du Ministère assure le suivi des recommandations du Vérificateur général. Le tableau suivant présente les mesures prises par le Ministère pour respecter ses engagements envers le Vérificateur général.

Pour faciliter la lecture du tableau, seuls les faits nouveaux concernant le suivi des recommandations depuis le *Rapport annuel de gestion 2006-2007* sont présentés. Les mandats de vérification pour lesquels les engagements ministériels ont été réalisés sont retirés du tableau.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2001-2002, TOME II, CHAPITRE 2
PLANIFICATION DES RESSOURCES HUMAINES DE LA FONCTION PUBLIQUE

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère
Appliquer, dans une perspective à long terme, une démarche de planification de la main-d'œuvre et la poursuivre d'une manière continue. Cette démarche devrait tenir compte de l'aspect financier et s'arrimer aux orientations stratégiques	Les activités relatives à une gestion prévisionnelle de la main-d'œuvre se poursuivent : • analyse du portrait de l'effectif et prévision des départs à la retraite (dépôt à l'automne 2008); • identification des besoins ministériels en main-d'œuvre sur un horizon de trois ans; • élaboration d'un plan de relève pour les gestionnaires; • mise à jour des emplois stratégiques au Ministère; • évaluation de stratégies en fonction de problèmes récurrents pour attirer et fidéliser la main-d'œuvre, notamment en collaboration avec les collèges et les universités.
S'assurer de disposer d'une information de gestion suffisante, pertinente et fiable afin de pouvoir prendre, au moment opportun, des décisions éclairées en matière de ressources humaines	Les améliorations suivantes ont été mises en place : • création d'une unité dédiée à l'information de gestion en ressources humaines; • amélioration continue des applications locales en périphérie du SAGIP en vue d'un traitement et d'une exploitation efficaces des données en ressources humaines; • adhésion en 2005 au système Suivi des effectifs (SDE) pour un contrôle et un suivi améliorés des postes et des équivalents temps complet (ETC); • amélioration des outils et des méthodes d'exploitation utilisés pour la majorité des applications en ressources humaines;
Se doter d'une stratégie d'intervention comportant des objectifs mesurables, notamment en matière d'embauche de jeunes	• en matière de renouvellement de la main-d'œuvre, participation régulière du Ministère aux campagnes de recrutement étudiant, en collaboration avec le Secrétariat du Conseil du trésor, et diffusion de messages publicitaires (magazine *Jobboom*) afin de promouvoir ses emplois auprès des récents diplômés; développement d'une section « carrière » dans le site Internet du Ministère; • poursuite des activités du réseau jeunesse du Ministère, découlant de la volonté d'intégrer les employés de 35 ans et moins au sein de l'organisation; • au cours de l'année, embauche de 777 jeunes (incluant les étudiants et stagiaires) dans des postes permanents ou occasionnels, soit 60 % du total des embauches;
Fournir, en temps opportun, une information suffisante, pertinente et fiable aux parlementaires sur les principaux risques au chapitre des ressources humaines et sur leurs conséquences prévisibles, de même que la stratégie afférente	• élaboration, en 2005, du plan pluriannuel de main-d'œuvre, dont une mise à jour sera faite à l'automne 2008. Ce plan permet de déterminer les risques inhérents à la gestion des ressources humaines.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2002-2003, TOME I, CHAPITRE 3
GESTION DE L'AMÉLIORATION DES SERVICES AUX CITOYENS

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère
Pour les ministères et organismes ayant fait l'objet du sondage, porter une attention particulière à l'accessibilité de leurs services téléphoniques et à la qualité des renseignements fournis	Le nouveau système téléphonique « l'Inforoutière », en fonction depuis février 2007, permet aux usagers de connaître en tout temps l'état du réseau routier, grâce à une diffusion intégrée, ce qui leur évite de naviguer dans un menu parfois complexe. Cette modernisation a également permis l'arrimage en continu des informations diffusées sur le Web et sur la ligne téléphonique. Concrètement, l'information diffusée est identique, peu importe le canal choisi. Après une évaluation et l'élaboration d'un dossier d'affaires complet, certaines options s'offrent au Ministère quant aux divers outils intégrés de collecte et de saisie de données dont il pourrait se doter. Le processus d'autorisation d'acquisition et d'implantation de ce nouveau progiciel est amorcé. La solution retenue permettra entre autres d'augmenter l'accessibilité, la qualité et la fiabilité de l'information se rapportant au réseau routier sous la responsabilité du Ministère.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2002-2003, TOME I, CHAPITRE 6
SUIVI DE VÉRIFICATION DE L'OPTIMISATION DES RESSOURCES –
SUBVENTIONS DU GOUVERNEMENT À DES ORGANISMES À BUT NON LUCRATIF

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère
Veiller à ce que la reddition de comptes des organismes à but non lucratif fasse état de cibles précises et que la performance soit évaluée à l'aide d'indicateurs appropriés	L'évaluation du programme Travaux d'infrastructures Canada-Québec 2000 confiée à l'École nationale d'administration publique est toujours en cours.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2002-2003, TOME II, CHAPITRE 4
GESTION DE LA CONSERVATION DES PONTS

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère
Veiller à obtenir une information fiable et utile sur les ponts inspectés	Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements[57] pris par le Ministère sont toujours valables. La Direction des structures a procédé à l'implantation de la gestion intégrée des documents (GID), qui s'est terminée en mars 2007. Près de 3000 utilisateurs ont été sensibilisés et formés au processus de la GID et à l'utilisation d'un outil de gestion électronique des documents (Livelink). La Direction des structures et huit directions territoriales sur quatorze ont implanté Livelink. Pour ce qui est de la numérisation des dossiers de structures, quelque 350 000 documents ont été numérisés.
Établir des stratégies de planification adéquates	En juillet 2005, un mandat a été accordé à un consortium pour la conception d'un système moderne de gestion des structures. Le contrat prévoit l'entretien jusqu'en juillet 2008. L'implantation du module inventaire-inspection a été complétée en mars 2008.

[57] Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2004-2005* et au *Rapport annuel de gestion 2005-2006* disponibles dans le site Internet du Ministère (**www.mtq.gouv.qc.ca**)

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère
Améliorer le suivi des projets de réparation et de réfection majeure	Le Ministère a exigé, avec un délai de trois ans, que tous les surveillants de chantiers d'ouvrages d'art possèdent une connaissance de base en construction et en réparation, acquise au moyen d'une formation particulière préparée et offerte par le Ministère. La formation est maintenant donnée aussi bien aux employés du Ministère qu'aux consultants qu'il a retenus. En 2006, cette exigence s'est étendue aux chantiers de 100 000 $ et plus. En mars 2008, le devis de surveillance des travaux de structures a été modifié pour renforcer les exigences, à savoir que non seulement le surveillant, mais aussi ses représentants doivent avoir suivi une formation spéciale. Par la suite, la formation sera offerte sur une base volontaire aux entrepreneurs qui travaillent dans le domaine des structures pour le Ministère.
Intensifier les communications du Ministère avec les municipalités de moins de 100 000 habitants	Le Ministère a repris la gestion des ponts sur le réseau municipal des municipalités de moins de 100 000 habitants. Des actions ont été entreprises pour assurer la nouvelle forme de communication nécessaire.
Améliorer la reddition de comptes du Ministère sur la gestion de la conservation des ponts	Cet objectif a été réalisé en 2005-2006, comme il a été précisé dans le rapport annuel du Ministère.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2003-2004, TOME I, CHAPITRE 3
DÉVELOPPEMENT DURABLE

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère
Intégrer le développement durable dans les processus de décision du Ministère ou en poursuivre l'intégration	Le Ministère élabore actuellement une stratégie ministérielle et un plan d'action de développement durable.
S'assurer que l'ensemble du personnel du Ministère est sensibilisé au concept de développement durable, en fonction du champ d'activité et de la sphère d'influence de chacun	La section Développement durable du site Internet ministériel a été mise en ligne. Un encart intitulé « Québec, un savoir-faire » a été publié dans le numéro spécial de la revue *Routes et Transports* (volume 36, numéro 2, été 2007), publié à l'occasion du 23e Congrès mondial de la route. Cet encart parle, entre autres, du fait que le développement durable et le transport routier sont une réalité quotidienne au Ministère.
Définir des objectifs, des cibles et des indicateurs qui permettront d'apprécier les effets des actions du Ministère dans ce domaine	Le Ministère coordonne le suivi des objectifs stratégiques sur le développement durable et les changements climatiques (*Plan stratégique 2005-2008*). Le *Rapport annuel de gestion 2007-2008* du Ministère fait le point sur l'avancement des indicateurs 25 et 26. La stratégie ministérielle et le plan d'action de développement durable, qui sont présentement en élaboration, comprendront des objectifs, des indicateurs et des cibles.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2003-2004, TOME II, CHAPITRE 6
SUIVI DE VÉRIFICATION DE L'OPTIMISATION DES RESSOURCES –
GESTION DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère
Selon le Vérificateur général, « les recommandations ont suscité des gestes concrets de la part du Ministère dans une proportion de 95 %. De plus, le taux des recommandations qui ont été appliquées ou qui ont donné lieu à des progrès satisfaisants est élevé : il est de 82 %, 31 recommandations sur 38 [...]. »	Le Ministère poursuit ses efforts d'amélioration du rendement des technologies de l'information en instaurant des modes de gouvernance inspirés des meilleures pratiques ainsi que des mécanismes efficaces pour appliquer le cadre de gestion dont il est maintenant doté.
« Ces résultats reflètent les efforts considérables consacrés par le Ministère au cours des trois dernières années afin de redresser la situation. Une initiative importante concerne la mise en place d'un nouveau cadre de gestion pour remédier à plusieurs des faiblesses décelées à l'époque. Ainsi, outre une meilleure planification et un suivi des activités plus serré, des améliorations notables ont été constatées en ce qui a trait aux processus de développement de systèmes, à la gestion de la sécurité, à l'administration du réseau de communications informatiques, au soutien technique aux utilisateurs de même qu'à la reddition de comptes. À notre avis, le Ministère a procédé à des changements qui accroissent le rendement de ses technologies de l'information ».	Les processus de gestion des ressources informationnelles font l'objet d'améliorations continues pour tenir compte de l'évolution du contexte et des orientations gouvernementales en matière de ressources informationnelles.
Par ailleurs, la gestion des bénéfices mérite toujours une attention soutenue. À noter cependant que des guides opérationnels doivent bientôt encadrer les actions à ce chapitre.	Le Ministère poursuit ses actions relatives au plan ministériel de sécurité.
Les recommandations de l'étude de 1999-2000 avaient trait aux domaines suivants: ■ la planification et le suivi des activités; ■ l'estimation des projets; ■ l'assurance qualité et la revue par les pairs; ■ l'intégrité des systèmes; ■ les risques; ■ les bénéfices; ■ la gestion de la sécurité des données et des systèmes; ■ l'administration du réseau de communications informatiques; ■ le soutien technique aux utilisateurs; ■ la reddition de comptes.	

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2004-2005, TOME I, CHAPITRE 4
VÉRIFICATION INTERNE AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère
Surveiller périodiquement la suite donnée aux constatations et aux recommandations formulées dans les rapports de l'unité de vérification interne	Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements pris par le Ministère sont toujours valables[38].
Procéder à l'évaluation des ressources nécessaires pour s'assurer que l'unité de vérification interne dispose de ces ressources	Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements pris par le Ministère sont toujours valables[39].
Adopter une stratégie à moyen terme prévoyant un échéancier pour tenir compte de l'ensemble des activités de l'organisation qui comportent un risque important	Implantation de la gestion intégrée des risques : un cadre de gestion intégrée des risques a été préparé en juin 2007.

[38, 39] Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2005-2006* disponible sur le site Internet du Ministère (**www.mtq.gouv.qc.ca**).

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2004-2005, TOME II, CHAPITRE 3
PRESTATION DE SERVICES DU GOUVERNEMENT EN LIGNE

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère
La performance globale du Ministère au regard des recommandations formulées en 2000-2001 a été jugée très satisfaisante, avec un taux de satisfaction de 93 %. Aucun élément n'a été jugé insatisfaisant	Dans le cadre de l'implantation de la prestation électronique de services, le site Internet du Ministère a été reconfiguré en vue de simplifier l'accès aux services du Ministère en les regroupant selon les besoins de ses trois grandes clientèles : le grand public, les entreprises et les partenaires. Le nouveau site mis en ligne le 4 juin 2007 permet d'offrir une information mieux adaptée aux besoins de la population et des entreprises tout en ouvrant la voie à des services interactionnels et transactionnels évolués. Deux services transactionnels sont en préparation, à savoir la livraison des permis spéciaux et le traitement des plaintes.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL 2004-2005, TOME II, CHAPITRE 5
SUIVI DE VÉRIFICATION DE L'OPTIMISATION DES RESSOURCES – ACQUISITION DE SERVICES

Recommandations du Vérificateur général	Engagements et actions du Ministère
Le Ministère a porté une attention particulière aux constats du Vérificateur général. Le rapport ne présentait que des directives ministérielles	Les commentaires formulés ainsi que les actions ou les engagements pris par le Ministère sont toujours valables[40].

[40] Pour plus de détails, le lecteur peut se référer au *Rapport annuel de gestion 2005-2006* disponible sur le site Internet du Ministère (**www.mtq.gouv.qc.ca**).

LA CLASSIFICATION DU RÉSEAU ROUTIER 2007-2008

Le réseau routier du Québec s'étend sur plus de 200 000 kilomètres. Il est composé de routes relevant de la compétence du Ministère (réseau routier supérieur - 29 569 kilomètres [longueur réelle]), des municipalités (réseau routier local - environ 105 900 kilomètres), du ministère des Ressources naturelles et de la Faune (routes d'accès aux ressources - environ 100 000 kilomètres[41]), d'Hydro-Québec (environ 3 300 kilomètres) et du gouvernement fédéral (environ 500 kilomètres).

Le réseau routier supérieur, qui relève de la compétence du Ministère, comprend 29 569 kilomètres (longueur réelle en 2007) de routes, réparties en cinq classes :

- le réseau autoroutier, qui englobe l'ensemble des infrastructures autoroutières numérotées de 0 à 99 et de 400 à 999;
- le réseau national, qui rassemble les grands axes routiers interrégionaux et ceux reliant les agglomérations principales (généralement de 25 000 habitants et plus). Ces axes routiers sont numérotés de 100 à 199;
- le réseau régional, qui regroupe les routes qui relient les agglomérations secondaires (de 5 000 à 25 000 habitants) entre elles et avec les agglomérations principales. Ces axes routiers sont numérotés de 200 à 399;
- le réseau collecteur, dont la vocation est de relier les petites agglomérations (moins de 5 000 habitants) aux agglomérations plus importantes, directement ou par une route de classe supérieure. Ces routes ne sont pas numérotées;
- le réseau d'accès aux ressources, qui donne accès à des zones de ressources naturelles, de récréation ou de conservation publiques, à l'exclusion des routes relevant du ministère des Ressources naturelles et de la Faune.

Le tableau suivant présente la répartition des routes du réseau routier supérieur selon cette classification.

Classes de routes	Longueur réelle en kilomètres[42]
Autoroutes	5 696
Routes nationales	8 859
Routes régionales	5 507
Routes collectrices	7 789
Routes d'accès aux ressources	1 718
TOTAL	**29 569**

Le réseau stratégique de soutien au commerce extérieur appartient au réseau routier supérieur. Il est constitué des principales infrastructures de transport soutenant le commerce extérieur que le Québec effectue avec le reste du Canada et avec les principaux partenaires internationaux, plus particulièrement les États-Unis. Ce réseau comprend 7 685 (longueur réelle en 2007) des 29 569 kilomètres du réseau routier supérieur.

[41] Estimation de 2008 effectuée par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune.

[42] La longueur réelle est la longueur obtenue en soustrayant le chaînage de fin du chaînage de début d'une section de route, en tenant compte de toutes les chaussées (et non du nombre de voies). Exemple : Une route à deux ou à quatre voies contiguës d'une longueur L a une longueur réelle L (puisqu'elle a une chaussée), tandis qu'une section de route avec des chaussées séparées (avec une chaussée droite et une chaussée gauche de longueur L) a une longueur de 2 L. Les bretelles sont incluses dans cette longueur.

ANNEXE II

LES OUTILS DE GESTION EN VUE D'AMÉLIORER LA PERFORMANCE

Le ministère des Transports a maintenu en place des outils de gestion pour améliorer sa performance et des mécanismes de contrôle pour assurer la réalisation de sa mission, l'atteinte de ses objectifs stratégiques, la fiabilité des données et de l'information, entre autres, par les activités des unités administratives suivantes :

- la Direction de la vérification interne et de l'évaluation de programmes;
- la Direction des ressources financières, qui est responsable de la production du plan de contrôle interne et de supervision et de la planification budgétaire ministérielle;
- la Direction des ressources humaines, qui voit à l'élaboration d'un plan de relève;
- la Direction de la planification, qui s'occupe de l'élaboration et du suivi du plan stratégique ministériel.

En 2007-2008, le Ministère a produit un cadre de gestion intégrée des risques pour mettre en œuvre la gestion des risques à l'échelle ministérielle tout en assurant la conformité, la cohésion et l'uniformité avec les politiques et orientations gouvernementales en matière de contrôle.

La gestion intégrée des risques est un processus systématique, proactif et continu pour connaître, comprendre et gérer les risques relatifs aux mandats et aux activités d'une organisation.

La gestion intégrée des risques permet :

- d'avoir une vision globale des risques stratégiques du Ministère;
- de connaître le degré de maîtrise actuel de ceux-ci;
- de doter la haute direction et l'ensemble des gestionnaires de méthodes pour identifier, évaluer et traiter, de façon continue, les risques liés à leurs responsabilités.

Le Ministère se conforme ainsi à une exigence du Secrétariat du Conseil du trésor exposée dans le Plan de modernisation 2004-2007 du gouvernement du Québec, qui demande à tous les ministères et organismes gouvernementaux d'appliquer une démarche rigoureuse de gestion des risques et que des contrôles soient établis pour améliorer l'efficacité et l'efficience.

En matière de vérification interne, des travaux ont porté sur la gestion des contrats et des chantiers de construction, la gestion des risques et sur des programmes financiers découlant d'ententes Canada-Québec.

En matière d'évaluation de programmes, des travaux ont contribué à l'évaluation de la mise en œuvre de la Loi sur le développement durable au sein du Ministère.

LES SITES À POTENTIEL D'AMÉLIORATION EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE AYANT FAIT L'OBJET D'INVESTISSEMENTS EN 2007-2008

Un site à potentiel d'amélioration en sécurité routière est un site de dimension restreinte qui a été le lieu d'un accident mortel ou d'accidents graves ou d'un nombre anormalement élevé d'accidents pouvant être réduit de manière efficace par une intervention sur l'infrastructure.

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
Chandler	00132	De la route McGrath à la baie Saint-Hubert	Réaménagement de la route
Escuminac	00132	Escuminac Centre	Correction des courbes
Gaspé	00132	Courbe Alexander à Sandy Beach	Correction d'une courbe
Gaspé (secteur Rivière-au-Renard)	00132	Route 132, entre la rue Antoine-Roy et la rue Parent	Réaménagement de la route et des intersections
New Richmond	00132	Approches de l'intersection de la route 132 et du chemin Cyr	Construction d'un carrefour giratoire et réaménagement des approches
Îles-de-la-Madeleine	00199	Courbe près du Château Madelinot (route 199)	Correctifs inclus dans le réaménagement de la route en section urbaine
La Pocatière	00132	Intersection de la route 132 et de la rue Guimond	Réaménagement de l'intersection et urbanisation
Saint-Michel-du-Squatec	00232	Intersection des routes 232 et 295	Réaménagement de la route, de la courbe et de l'intersection
Rimouski	00232	Secteur de Sainte-Odile	Aménagement des abords de route (haies brise-vent)
Cabano	00185	Secteur de Cabano sud	Élargissement de 2 à 4 voies divisées
Amqui	00132	Secteur du golf	Réaménagement de la route
Daveluyville	00261	Route 261, face à l'école et à l'église	Éclairage, marquage, signalisation
Warwick	78341 et 78260	Intersection du 4e rang et de la route Saint-Albert	Construction d'un îlot de séparation sur le 4e rang, marquage, plantation d'arbres, signalisation, déplacement de clôture
Victoriaville	00116	Intersection boulevard de la Bonaventure, rue Steve et route 116	Installation de feux de circulation
Sainte-Eulalie	00161	Intersections nord et sud de la route 161 avec les bretelles d'entrée et sortie - autoroute 20	Correction de profil, normalisation des accès et aménagement d'îlots
Trois-Rivières	00040	Aut. 40 et aut. 55 sud, bretelles A et B	Reconstruction de bretelles

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
La Tuque	00155	Intersection de la route 155 avec les rues Saint-Louis et Caron	Correctifs inclus dans le projet de construction d'une nouvelle route
Laurier Station	00271 et 86466	Intersection du boulevard Laurier et de la route 271	Réaménagement géométrique de l'intersection
Lac-Etchemin	00277	Route 277, Sanatorium et Manoir du Lac-Etchemin	Réaménagement géométrique de l'intersection et correction de profil urbain
Montmagny	00132	Entre la rue Jacques-Posé et l'Hôpital de Montmagny	Aménagement d'une haie brise-vent (plusieurs accidents causés par la poudrerie)
Sacré-Cœur et Tadoussac	00138	Intersection des routes 138 et 172	Correction du tracé et ajout d'une voie lente
Sacré-Cœur	00172	Route 172, au km 28	Correction du tracé
Longue-Rive	00138	Route 138, Longue-Rive (secteur de Saint-Paul-du-Nord) devant l'adresse 304	Correctifs inclus dans le projet de construction d'une route de contournemen
Métabetchouan-Lac-à-la-Croix	00170	Courbe à l'ouest de Belle-Rivière	Correction de la courbe et modification du corridor routier
Saint-Gédéon	00170	Intersection de la route 170 et de la rue Dequen	Construction d'un carrefour giratoire
Hébertville-Station	00169	Intersection de la route 169 et du rang 3	Réaménagement d'intersection et correction des voies de circulation
Saint-Honoré	47640	Courbe près de la carrière Pic Construction	Correction du dévers
St-François de Sales et Chambord	00155	Traverse à niveau lac à Belley	Correction de courbes et du profil vertic
Petite-Rivière-Saint-François	00138	Secteur des Caps	Installation d'une clôture pour la grande faune
Pont-Rouge	00365	Route 365 et boulevard Notre-Dame	Réaménagement géométrique de l'intersection
Québec	00440	Autoroute Charest - secteur de la rue Cyrille-Duquet et de l'avenue Saint-Sacrement	Réaménagement géométrique de l'intersection
Québec	00740	Courbe et intersection d'échangeur Robert-Bourassa et Charest	Réaménagement de l'échangeur et intégration d'une voie réservée
Baie-Sainte-Catherine	00138	Approche du traversier	Aménagement d'une voie d'attente
Sainte-Anne-de-Beaupré	00138	Route 138 et Place Sainte-Anne	Réaménagement géométrique de l'intersection
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	41631	Intersection des routes Fossambault et Duchesnay	Réaménagement géométrique de l'intersection, amélioration des abords de route
Lac-Pikauba	00381	Courbe prononcée au km 32	Couche d'usure
Laval	00015	Voie de desserte de l'aut. 15 nord et la rue Gutenberg	Réaménagement de l'intersection
Terrebonne	00640	Aut. 640 O, entre l'aut. 40 et l'aut. 25	Couche d'usure

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
Boisbriand et Ste-Thérèse	00640	Voies rapides de l'aut. 640, du km 19,7 au km 21,2	Réaménagement de l'échangeur
Boisbriand	00640	Zones d'entrecroisement, bretelles aut. 15 sud/aut. 640 ouest et bretelle aut. 15 nord/aut. 640 ouest	Correctifs inclus au réaménagement de l'échangeur
Boisbriand et Ste-Thérèse	00640	Collecteurs de l'aut. 640, du km 19,8 au 20,8 km	Réaménagement de l'échangeur
Laval	00015	Entre le pont Gédéon-Ouimet et l'aut. 40	Installation d'une glissière de sécurité dans le terre-plein central
Beaconsfield / Baie-D'Urfé	00020	Aut. 20 - Avenue MacDonald à boulevard Saint-Charles	Asphaltage des accotements
Montréal/Dorval	00013	Tunnel Dorval	Démantèlement des paralumes et amélioration de l'éclairage
Dorval		De l'aut. 20 à l'aéroport P.-E.-Trudeau	Correctifs inclus dans le réaménagement de l'échangeur
Montréal		Intersections rue Notre-Dame et boul.Pie-IX, et rues Notre-Dame et Dickson	Correctifs inclus dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame
Montréal	00015	Aut. 720 Ouest - divergence vers l'aut. 15 nord (0,6 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Montréal	00015	Aut. 15 sud - divergence vers l'aut. 720 est (0,6 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Montréal	00015	Aut.15 sud - De La Verendrye (1,3 km)	Correctifs inclus dans le réaménagement géométrique du complexe Turcot
Brossard	00010	Échangeur Taschereau - aut. 10 et route 132 à 250 m à l'ouest de la voie ferrée	Réaménagemnet complet de l'échangeur
Cowansville	00104	Intersection de la route 104 et de la rue Miner	Réaménagement géométrique et installation de feux de circulation
Saint-Ours	00133	Près de l'address 1492 (terrain de camping et marina)	Signalisation dynamique en présence de piétons
Sainte-Cécile-de-Milton	00137	De 400 m au nord du 3e rang à 200 m au sud de la rue Lachapelle	Réaménagement géométrique d'intersection et reconstruction de la route
Saint-Mathieu-de-Beloeil	00229	Du ruisseau Belœil à 500 m au sud de l'autoroute 20	Réaménagement géométrique d'intersection et reconstruction de la route
Boucherville	00030	Bretelle de l'aut. 30 pour la rue Montarville	Installation de feux de circulation
Vaudreuil-Dorion	00342	Intersection de la route 342 et de la montée Daoust	Réaménagement géométrique de l'intersection
La Prairie	00104	Intersection des routes 104 et 134	Réaménagement géométrique de l'intersection et urbanisation de la route 104

Municipalité	Route	Localisation	Intervention
Salaberry-de-Valleyfield	00201	Intersection de la route 201 et du boulevard Bord-de-l'Eau	Réaménagement géométrique de l'intersection
Mirabel	00148	Côte Saint-Louis	Réaménagement géométrique de l'intersection et élimination de la courbe
Notre-Dame-de-Lourdes	00131	Intersection de la route 131 et de la rue Principale	Élargissement de 2 à 4 voies divisées et contrôle des accès
Sainte-Lin-Laurentides	0158	Secteur Côte Saint-Joseph et Petite Rivière l'Achigan	Correction de courbes, élargissement de chaussée, asphaltage des accotements.
Sainte-Geneviève-de-Berthier	00158	Intersection des routes 158 et 347	Installation de feux de circulation
Grenville-sur-la-Rouge	00148	Intersection de la route 148 et de la rue McIntyre	Construction d'une voie de virage
Kazabazua	00105	Intersection de la route 105 avec le chemin du Lac Sainte-Marie	Réhabilitation de chaussée et ajout d'une voie de virage
La Pêche	00105	Intersection des routes 105 et 366 Est sur 1,5 km vers le nord	Remplacement de glissières de sécurité
Lac-des-Plages	00323	Courbe à l'entrée sud du village, carrefour en T au centre du village et profil vertical à l'entrée nord du village	Correctifs inclus dans les travaux de contournement du village de Lac-des-Plages
Chelsea	00005	Du chemin de la Rivière au ruisseau Meech - courbe du secteur "Pine"	Correctifs inclus dans le projet de construction d'autoroute
Chelsea	00105	Route 105, à 0,5 km au sud de Saint-Clément	Construction d'une voie de virage
Maniwaki Eagan-Sud	00105	Route 105, de la rue Christ-Roy à l'accès à l'hôpital	Couche d'usure et régularisation d'accès
Gatineau	25750	Chemin du pont A.-Wright à l'intersection de la route 307	Réaménagement géométrique
Plaisance	00148	Courbes près de la montée Saint-François	Correction de courbes
Waterville	00143	Courbe du chemin de Courval	Correction d'une courbe
Waterville	00108	Intersection des routes 108 et 147	Réaménagement géométrique
Compton	00147	À 200 m au sud de l'agglomération de Compton	Correctifs inclus dans la reconstruction de la route
Rouyn-Noranda	00117	Entre l'avenue du Lac et l'avenue Dallaire et l'intersection des rues Gamble-Québec-Rideau	Correctifs inclus dans la construction d'une voie de contournement
Amos	00111	Entrée est d'Amos - Section entre la route de l'Hydro et le chemin Croteau	Correctifs inclus dans la reconstruction de la route

Centre de gestion de l'équipement roulant

Table des matières

Le mot du directeur 113

La déclaration de la direction 115

Le rapport de validation de Lemieux Nolet, comptables agréés S.E.N.C.R.L. 117

La présentation de l'organisation 118

Le comité consultatif 118

La structure de l'organisation et les ressources humaines 119

Les faits saillants 120

Le profil de la clientèle 2007-2008 pour chacun des produits et services 121

Les relations avec la clientèle 124

Le profil du parc de véhicules 125

Les acquisitions et ventes de véhicules 127

Les réalisations en 2007-2008 129

Les perspectives pour 2008-2009 141

Les états financiers 2007-2008 143

Le mot du directeur

C'est avec fierté que je présente les résultats atteints au cours de l'exercice 2007-2008. Le Centre de gestion de l'équipement roulant a terminé sa dixième année d'existence en tant qu'unité autonome de service. Cette année a été marquée par une révision de l'ensemble de la gestion des activités dans le but d'améliorer la productivité des ateliers de mécanique. À cette fin, le Centre a réévalué la charge de travail et les besoins en main-d'œuvre de chacun de ses ateliers. Il a par ailleurs poursuivi la révision de ses processus de travail en concertation avec deux firmes spécialisées dans ce domaine, et ce, dans ses principaux ateliers de mécanique. Au cours des prochaines années, il entend effectuer cette révision dans tous les autres ateliers de mécanique sur le territoire québécois.

Conformément à ses orientations stratégiques, le Centre a accru la formation pour l'ensemble de son personnel technique, afin de s'assurer d'une mise à niveau des connaissances conforme aux nouvelles technologies intégrées dans son parc de véhicules.

En 2007-2008, le Centre a poursuivi ses efforts en matière de promotion des véhicules écologiques. Il possède maintenant divers types de véhicules permettant de réduire l'émission de gaz à effet de serre. Au 31 mars 2008, le Centre disposait d'une centaine de véhicules hybrides. Par ailleurs, dans le contexte de la gestion des biens durables, il a participé étroitement à la mise en place d'outils de télémétrie dans la région de l'Estrie. Plus d'une trentaine d'équipements ont été installés, et le Centre entend poursuivre, au cours des prochaines années, la mise en place de ces nouvelles technologies qui permettent une réduction de la consommation de carburant. Toujours dans le respect des orientations gouvernementales, le Centre a obtenu la certification ISO 14001 concernant le management environnemental. Cette certification s'ajoute à celle déjà obtenue par le Centre, c'est-à-dire ISO 9001:2000.

Enfin, les résultats de l'année 2007-2008 montrent bien que le Centre a atteint la plupart des cibles de son plan d'action. Cette performance résulte des efforts de tout son personnel, sans qui la réussite de l'organisation ne serait pas possible. Je tiens donc à le remercier pour sa précieuse collaboration. Je désire également remercier tous les clients du Centre de leur confiance et de leur compréhension ainsi que tous les partenaires qui ont contribué à faire avancer le Centre par leurs conseils, leur appui et leurs encouragements.

GÉRARD BRICHAU

Québec, septembre 2008

La déclaration de la direction

Ce document constitue le onzième rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant. Les résultats, l'information et les états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant qui y sont présentés relèvent de la responsabilité du directeur et des chefs de service du Centre. Ces derniers sont donc tous cosignataires de cette déclaration. Leur responsabilité porte sur l'exactitude, l'intégralité et la fiabilité des données présentées dans le rapport ainsi que sur la reddition de comptes annuelle quant aux résultats attendus et convenus dans le *Plan d'action 2007-2008*.

La direction du Centre a maintenu, tout au long de l'exercice financier 2007-2008, des systèmes d'information et des mesures de contrôle destinés à assurer la réalisation des objectifs fixés dans l'entente de gestion et dans le Plan d'action.

De plus, la firme Lemieux Nolet, comptables agréés S.E.N.C.R.L. s'est assurée du caractère plausible et de la cohérence de l'information présentée dans le présent rapport annuel, sauf pour ce qui est de la section sur les états financiers 2007-2008. Au terme de sa mission d'examen, elle a produit un rapport de validation.

À notre avis, les données présentées dans le *Rapport annuel de gestion 2007-2008* correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2008.

Le directeur,

GÉRARD BRICHAU

Le chef du Service de l'ingénierie et des acquisitions,

MARC-ANDRÉ BOIS, ing.

Le chef du Service des opérations,

ALAIN COSSETTE

Le chef du Service à la clientèle,

CLAUDE OTIS

Le rapport de validation de Lemieux Nolet, comptables agréés S.E.N.C.R.L.

Monsieur le Sous-Ministre,

Nous avons procédé à l'examen des résultats, des indicateurs, des données et des explications présentés dans le rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant pour l'exercice terminé le 31 mars 2008, à l'exception des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant. La responsabilité de l'exactitude, de l'intégralité et de la divulgation de ces renseignements incombe à la direction du Centre.

Notre rôle consiste à évaluer le caractère plausible et la cohérence générale de l'information, en nous basant sur le travail que nous avons réalisé au cours de notre examen. Ce rapport ne constitue pas une vérification.

Notre examen a été fondé sur les normes de l'Institut des vérificateurs internes. Les travaux ont consisté à prendre des renseignements, à utiliser des procédés analytiques, à réviser des calculs, à obtenir des pièces justificatives et à discuter sur l'information fournie. Notre examen ne vise pas à vérifier les systèmes de compilation, à évaluer le contrôle interne ni à effectuer des sondages.

Au terme de notre examen, nous concluons que les résultats, les indicateurs, les données et les explications contenus dans le rapport annuel de gestion paraissent plausibles et cohérents.

Lemieux Nolet

LEMIEUX NOLET, comptables agréés S.E.N.C.R.L.

Québec, juillet 2008

La présentation de l'organisation

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) a été la première unité autonome de service relevant du ministère des Transports du Québec (MTQ). Il gère un parc de plus de 7 893 véhicules et équipements connexes, dont 6 001 lui appartiennent, tandis que 1 892 sont entretenus et réparés selon une tarification horaire. Un réseau de 63 ateliers de mécanique répartis sur l'ensemble du territoire québécois relève également du CGER.

La mission, la vision, les objectifs généraux et les valeurs de l'organisation se trouvent dans la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au **www.cger.mtq.gouv.qc.ca**.

Le comité consultatif

Dans le but de favoriser une gestion éclairée du CGER, le comité consultatif doit conseiller le sous-ministre quant aux cibles et aux objectifs annuels à fixer. Il doit également fournir son avis sur le Plan d'action et les résultats atteints par le CGER. Les membres de ce comité sont nommés par le sous-ministre des Transports et sont des représentants de l'industrie de la fabrication et de la gestion d'équipement roulant, de la clientèle et du personnel. Le directeur du CGER participe aux délibérations du comité consultatif. En 2007-2008, ce dernier était formé des membres suivants :

RONALD COQUELIN,
conseiller au Service des relations de travail
et de la défense des services publics,
Syndicat de la fonction publique du Québec;

LOUIS FERLAND,
directeur de l'Estrie,
MTQ;

MICHEL DUMAS,
chef du Service des transports,
Sûreté du Québec;

GUY CHARBONNEAU,
directeur du matériel roulant et des ateliers,
Ville de Montréal;

JEAN ROBITAILLE,
directeur général,
Kenworth Montréal.

La rencontre du comité consultatif 2007

Le 5 septembre 2007, le directeur du CGER rencontrait les membres du comité consultatif pour leur présenter les résultats atteints au regard du *Plan d'action 2006-2007* ainsi que les objectifs et les indicateurs prévus dans le *Plan d'action 2007-2008*. Il est à noter que deux membres du comité ont été remplacés. Monsieur Daniel Dionne a été remplacé par monsieur Ronald Coquelin, conseiller aux relations de travail pour le Syndicat de la fonction publique du Québec. Quant à monsieur Mario Turcotte, il a cédé sa place à monsieur Louis Ferland, directeur de l'Estrie au ministère des Transports.

Les commentaires des membres ont particulièrement concerné l'intégration d'innovations à caractère environnemental dans le parc de véhicules du CGER et l'annonce de privatisation qui a été faite concernant l'unité autonome de service.

La rencontre du comité consultatif 2008

Le 13 juin 2008, le directeur du CGER rencontrait les membres du comité consultatif pour leur présenter les résultats atteints au regard du *Plan d'action 2007-2008* ainsi que les objectifs et les indicateurs prévus dans le *Plan d'action 2008-2009*. Les membres ont été satisfaits des résultats que le CGER a obtenus au cours de la dernière année. Les commentaires concernant le *Plan d'action 2008-2009* ont principalement porté sur les efforts de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Ces efforts ont été jugés intéressants et très pertinents dans un contexte de développement durable.

La structure de l'organisation et les ressources humaines

Le CGER est composé d'un centre administratif situé à Québec et de 63 ateliers de mécanique répartis dans 16 zones d'exploitation régionale. La clientèle de l'ensemble du Québec peut donc bénéficier des services du CGER.

La carte des régions où le Centre offre ses services se trouve dans la rubrique « Ateliers de mécanique » du site Internet du CGER au **www.cger.mtq.gouv.qc.ca**.

Le CGER compte 442 employés, dont plus de 350 travaillent en région. Le personnel du Centre administratif et des bureaux régionaux comprend des gestionnaires, des professionnels, dont les ingénieurs et les conseillers à la clientèle, ainsi que des employés de bureau.

La clientèle du CGER bénéficie d'un service courtois et de qualité partout au Québec.

EFFECTIF DU CGER SELON LA CATÉGORIE D'EMPLOI AU 31 MARS 2008

Catégorie d'emploi	Permanent		Occasionnel		Total		%	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Cadres	30	31	2	0	32	31	7,46	7,01
Professionnels	18	17	5	8	23	25	5,36	5,66
Techniciens	32	34	7	10	39	44	9,09	9,96
Personnels de bureau	27	21	21	24	48	45	11,19	10,18
Ouvriers	108	99	179	198	287	297	66,90	67,19
Total	**215**	**202**	**214**	**240**	**429**	**442**	**100**	**100**

Des tableaux présentant l'effectif du CGER selon différents critères, tels que la catégorie et le corps d'emploi, le statut d'emploi (permanent ou occasionnel), la région administrative et le sexe, se trouvent à la section « Profil des ressources humaines » dans la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au **www.cger.mtq.gouv.qc.ca**. L'organigramme du Centre figure au même endroit.

Les faits saillants

La promotion des véhicules écologiques

Le CGER a fait un effort particulier pour promouvoir les véhicules écologiques. Au 31 mars 2008, il possédait un parc d'environ une centaine de véhicules hybrides. Ainsi, le Centre est l'un des organismes de gestion de parc qui dispose du plus grand nombre de véhicules hybrides au Québec. De plus, il a obtenu la certification ISO 14001.

L'obtention d'une mention lors des Grands Prix québécois de la qualité

Le 15 novembre 2007, le CGER obtenait une mention lors des Grands Prix québécois de la qualité. Le Centre est le seul organisme public à avoir reçu une telle distinction.

Le gala des Grands Prix québécois de la qualité sert à récompenser les organisations publiques ou privées qui appliquent avec succès les meilleures pratiques de gestion dans tous les aspects de leurs activités. Il s'agit de la plus haute distinction au Québec en matière d'amélioration continue. Cette mention résulte des efforts de tout le personnel du CGER, sans qui la réussite de l'organisation n'aurait pas été possible.

L'esprit d'innovation des employés du CGER a été souligné par l'obtention de prix remis par la CSST.

L'obtention de Prix innovation

L'esprit d'innovation des employés du CGER a été souligné par l'obtention de prix remis par la Commission de la santé et de la sécurité du travail (CSST). Dans la catégorie « organismes publics », le Prix innovation 2007 a été décerné au comité de santé et de sécurité (CSS) de la Zone de la Chaudière-Appalaches pour la création d'un support de serrage et de vérification des boulons.

La signature d'une entente avec les villes de Gaspé et de Berthierville

Le CGER a signé une entente de service avec les villes de Gaspé et de Berthierville afin d'assumer la gestion globale de leur parc de véhicules et d'équipements.

Le 10e anniversaire du CGER

Au cours de l'année 2007-2008, des activités de reconnaissance se sont déroulées dans chaque région afin de souligner le 10e anniversaire du CGER et de remercier les employés pour tout le travail accompli au cours de ces années.

Le profil de la clientèle 2007-2008 pour chacun des produits et services

Les produits et services offerts par le CGER sont la location clés en main, la réparation et l'entretien de véhicules selon une tarification horaire, l'analyse en gestion de parc de véhicules, la formation des conducteurs, les services de génie-conseil et la fourniture de carburant.

La description de chacun des produits et services se trouve dans la rubrique « Produits et services » du site Internet du CGER au **www.cger.mtq.gouv.qc.ca**.

Les services de génie-conseil collaborent à la conception de nouveaux produits répondant aux besoins des clients, tel le poste de commandement de la Sûreté du Québec.

La location clés en main de véhicules et d'équipements connexes

LA LOCATION À LONG TERME

Au 31 mars 2008, 366 ententes de service de location clés en main avaient été conclues, dont 210 avec des ministères et des organismes autres que le ministère des Transports du Québec. Ces ententes représentaient, à la même date, 5 044 véhicules et équipements connexes. En 2007-2008, le revenu annuel résultant de la location clés en main a été de 64 314 387 $, incluant la location à court terme.

ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE POUR LA LOCATION CLÉS EN MAIN

Types d'organisations (nombre)	2005-2006		2006-2007		2007-2008	
	Ententes	Véhicules	Ententes	Véhicules	Ententes	Véhicules
MTQ (1)	102	3 371	101	3 280	103	3 306
Autres ministères (19)	115	454	118	477	140	486
Organismes (17)	26	160	27	148	31	174
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (22)	17	66	23	98	26	119
Organismes liés au réseau de l'éducation (8)	11	33	12	35	12	28
Organismes municipaux (8)	7	15	8	16	9	15
Municipalités (42)	36	717	47	827	45	916
TOTAL (117)	**314**	**4 816**	**336**	**4 881**	**366**	**5 044**

Un tableau présentant chacun des clients du CGER se trouve à la section « Profil de la clientèle » dans la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au **www.cger.mtq.gouv.qc.ca**.

LA LOCATION À COURT TERME

ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE POUR LA LOCATION À COURT TERME

Types d'organisations (nombre)	2005-2006		2006-2007		2007-2008	
	Ententes	Véhicules	Ententes	Véhicules	Ententes	Véhicules
MTQ (1)	61	281	63	299	72	336
Autres ministères (6)	7	12	9	15	11	23
Organismes (3)	7	15	6	14	3	6
Organismes liés au réseau de la santé (6)	–	–	2	3	6	7
Organismes liés au réseau de l'éducation (2)	2	7	3	6	2	3
Organisme municipal (1)	1	1	1	1	1	1
Municipalités (20)	18	90	23	138	21	137
TOTAL (39)	**96**	**406**	**107**	**476**	**116**	**513**

Un tableau présentant chacun des clients du CGER se trouve à la section « Profil de la clientèle » dans la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au **www.cger.mtq.gouv.qc.ca**.

La réparation et l'entretien de véhicules selon une tarification horaire

Au 31 mars 2008, 5 081 véhicules et équipements connexes appartenant à divers ministères et organismes publics étaient enregistrés dans le système informatique de gestion de parc du CGER pour la réparation et l'entretien selon une tarification horaire. En 2007-2008, 1 893 véhicules et équipements connexes ont été réparés et entretenus par le Centre, pour une somme de 4 439 965 $, y compris différents autres travaux effectués en atelier. Plusieurs clients de la location clés en main ont également bénéficié de ce service pour des ajouts ou des modifications à leurs véhicules et à leurs équipements, ce qui équivaut à 2 239 858 $. Le service d'entretien et de réparation selon une tarification horaire a donc généré des revenus de 6 679 823 $.

ÉVOLUTION DE LA CLIENTÈLE POUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN SELON UNE TARIFICATION HORAIRE

Types d'organisations (nombre)	Nombre de véhicules					
	2005-2006		2006-2007		2007-2008	
	Enregistrés dans le système d'information	Réparés ou entretenus	Enregistrés dans le système d'information	Réparés ou entretenus	Enregistrés dans le système d'information	Réparés ou entretenus
MTQ (1)	133	81	140	85	174	87
Autres ministères (9)	1 039	433	886	517	978	519
Organismes (12)	799	336	1 836	846	3 236	957
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (4)	14	9	12	14	22	17
Organismes liés au réseau de l'éducation (3)	279	15	227	81	241	59
Organismes municipaux (2)	41	18	51	97	55	21
Municipalités (19)	384	199	403	262	375	233
TOTAL (50)	**2 689**	**1 091**	**3 555**	**1 832**	**5 081**	**1 893**

Un tableau présentant chacun des clients du CGER se trouve à la section « Profil de la clientèle » dans la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au **www.cger.mtq.gouv.qc.ca**.

L'analyse en gestion de parc de véhicules

En 2007-2008, l'analyse de la gestion du parc de véhicules du ministère des Ressources naturelles et de la Faune a généré des revenus de 44 640 $.

De l'information supplémentaire sur ce service se trouve à la section « Profil de la clientèle » dans la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au **www.cger.mtq.gouv.qc.ca**.

La formation des conducteurs

En 2007-2008, plusieurs unités du ministère des Transports, villes ou organismes ont eu recours aux services de formation du CGER. Plus de 19 types de cours ont été offerts à 833 participants. Les revenus découlant de la formation des conducteurs en 2007-2008 ont été de 187 199 $.

De l'information supplémentaire sur ce service et un tableau détaillant les formations données en 2007-2008 se trouvent à la section « Profil de la clientèle » dans la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au **www.cger.mtq.gouv.qc.ca.**

La fourniture de carburant

CONSOMMATION PAR TYPE DE CARBURANT

Types d'organisations (nombre)	Litres consommés					
	2006-2007			2007-2008		
	Essence	Diesel	Total	Essence	Diesel	Total
MTQ (1)	4 754 979	6 013 037	10 768 016	4 968 117	6 896 507	11 864 624
Autres ministères (9)	355 655	28 561	384 216	351 058	40 271	391 329
Organismes (7)	512 693	1 462	514 155	624 268	5 311	629 579
Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux (12)	25 410	29 829	55 239	45 816	31 623	77 439
Organismes liés au réseau de l'éducation (6)	9 032	70 780	79 812	31 909	57 437	89 346
Organismes municipaux (2)	9 563	–	9 563	218	–	218
Municipalités (6)	51 644	89 326	140 970	133 621	237 668	371 289
Consommation par le CGER (1)	331 766	87 902	419 688	310 544	92 628	403 172
Total (44)	**6 050 742**	**6 320 897**	**12 371 639**	**6 465 551**	**7 361 445**	**13 826 996**

De l'information supplémentaire sur ce service se trouve à la section « Profil de la clientèle » dans la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au **www.cger.mtq.gouv.qc.ca**.

Le service à la clientèle

Afin d'assurer le service partout dans la province, le Service à la clientèle, composé principalement de conseillers à la clientèle, est présent à deux endroits : une équipe est située à Québec et l'autre, à Montréal. Le rôle des conseillers à la clientèle est de rencontrer les divers responsables des ministères et des organismes publics et de leur faire des recommandations quant à la gestion de leur parc et à leurs besoins en matière de véhicules et d'équipements connexes. La recherche de nouveaux clients et l'accroissement des ventes du CGER sont des responsabilités qui leur incombent également.

La gestion des plaintes

En 2007-2008, le CGER a reçu 16 plaintes, dont 10 ont été formulées verbalement.

Description de la plainte	Nombre
Qualité des travaux	1
Respect des délais de travaux	1
Explications reçues du personnel des ateliers de mécanique	2
Propreté des véhicules réparés	1
Qualité de fabrication des véhicules	2
Comportement du personnel	2
Processus de retrait des véhicules	1
Conformité des véhicules neufs livrés par le CGER	1
Fiabilité des véhicules	2
Accueil lors d'une visite	1
Présentation du formateur	1
Qualité du diagnostic	1
TOTAL	**16**

À noter que 8 plaintes provenaient du ministère des Transports du Québec, 6 de clients autres que le Ministère et 2 de citoyens.

En ce qui concerne l'engagement relatif au délai de réponse aux plaintes, les résultats sont indiqués à la section « Réalisations 2007-2008 » du présent document.

Le service de dépannage mécanique

Le service de dépannage mécanique est offert 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 au 1 888 314-CGER (2437).

Le CGER offre à sa clientèle un service de dépannage, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, pour toute réparation ou tout remorquage d'un véhicule ou d'un équipement connexe que le Centre a loué. L'usager n'a qu'à communiquer avec le service de dépannage du CGER en composant le numéro 1 888 314-CGER, et ce, peu importe l'heure ou l'endroit où il se trouve au Québec.

De l'information concernant le nombre d'appels en 2007-2008 se trouve à la section « Profil de la clientèle » dans la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au **www.cger.mtq.gouv.qc.ca**.

La Déclaration de services à la clientèle

Le CGER s'est doté, le 1er avril 2001, d'une déclaration de services à la clientèle. Cette dernière a été mise à jour le 1er avril 2007 et exprime la volonté du CGER d'accorder une priorité à la qualité des produits et services qu'il offre, en plaçant le client au cœur de ses préoccupations.

Ce document résume les principaux engagements du CGER envers ses clients. Le Centre a ainsi voulu répondre aux attentes de sa clientèle et indiquer de quelle manière il compte y parvenir.

Les engagements à ce chapitre figurent à la section « Déclaration de services à la clientèle » dans la rubrique « Service à la clientèle » du site Internet du CGER au **www.cger.mtq.gouv.qc.ca**.

Les résultats pour l'année 2007-2008 en ce qui a trait à ces engagements se trouvent à la section « Réalisations 2007-2008 » du présent document.

Le profil du parc de véhicules

Le parc total, qui comprend les véhicules en location ou disponibles, les véhicules pour le prêt et ceux utilisés par le CGER, comptait 6 001 unités au 31 mars 2008.

PARC DE VÉHICULES DU CGER AU 31 MARS 2008 PAR SUPER CATÉGORIE

Super catégorie	Location au MTQ		Location à d'autres clients		Véhicule pour le prêt		Disponibilité		Utilisation par le CGER		TOTAL	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Véhicule léger	1 245	1 264	975	1 057	58	57	391	475	139	141	2 808	2 994
Camion	361	363	103	110	9	15	18	21	4	3	495	512
Matériel-outil remorqué	132	130	8	9	1	1	10	8	13	13	164	161
Matériel remorqué	234	232	26	32	0	0	13	14	3	2	276	280
Véhicule-outil	211	206	154	163	3	1	11	17	12	12	391	399
Équipement	1 042	1 057	314	345	34	51	147	115	6	7	1 543	1 575
Matériel divers	55	54	21	22	0	0	0	1	3	3	79	80
TOTAL	**3 280**	**3 306**	**1 601**	**1 738**	**105**	**125**	**590***	**651***	**180****	**181****	**5 756**	**6 001**

* Il est important de noter que la majorité des véhicules qui ont été loués à court terme en 2006-2007 et en 2007-2008 étaient en disponibilité au 31 mars de chaque année. Ces véhicules sont loués pour des périodes variant entre 6 et 10 mois, normalement entre mai et novembre.

** Plusieurs unités, autres que les véhicules légers, sont partagées avec des clients pour échange de service.

Un tableau présentant plus d'information sur le profil du parc de véhicules se trouve à la section « Profil du parc de véhicules » dans la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au **www.cger.mtq.gouv.qc.ca**.

Le rajeunissement du parc de véhicules

Chaque année, le CGER détermine les véhicules à remplacer en raison de leur âge, en donnant la priorité à certaines catégories essentielles à l'exécution des travaux, comme les camions de déneigement. Une évaluation de l'état des véhicules est ensuite effectuée pour ceux dont le délai de remplacement approche, puis on établit une programmation des achats. Les calculs de la durée de vie optimale ont été actualisés en 2003 pour la mesure du rajeunissement. L'année 2003-2004 devient donc l'année de référence.

Le tableau suivant présente l'évolution du rajeunissement du parc de véhicules du ministère des Transports pour les principales catégories. La section « Acquisitions et ventes » du présent document indique quels sont les véhicules qui ont été remplacés en 2007-2008.

ÉVOLUTION DU RAJEUNISSEMENT DU PARC DE VÉHICULES DU MTQ, Y COMPRIS CEUX UTILISÉS PAR LE CGER

Catégorie	Âge moyen			Durée de vie optimale	Pourcentage des véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale (%)		
	2003-2004	2006-2007	2007-2008		2003-2004	2006-2007	2007-2008
Automobile	4,1	4,3	3,4	7	0,87	12,33	14,57
Camionnette	3,8	3,8	3,8	7	3,79	11,74	12,85
Fourgonnette	3,8	4,9	4,0	7	1,20	17,04	18,06
Camion six roues	6,3	7,9	7,7	15	1,86	2,94	3,37
Camion dix roues	5,4	6,8	7,2	12	4,84	5,99	5,94
Niveleuse	8,1	7,3	8,6	15	20,00	3,23	3,13
Chargeuse	8,7	9,7	8,5	15	7,46	9,52	17,46
Pelle	6,8	8,0	8,9	18	7,69	0,00	0,00

En 2007-2008, nous constatons que dans cinq catégories sur huit, l'âge moyen a augmenté depuis 2003-2004, alors que dans six catégories, le pourcentage de véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale a augmenté.

Les catégories du tableau ci-dessus regroupaient 2 403 véhicules en 2003-2004 et, de ce nombre, 3,2 % dépassaient leur durée de vie optimale. En 2007-2008, 13 % des 2 437 véhicules étaient dans cette même situation.

En plus des 6 001 unités que possède le CGER, 1 892 véhicules et équipements connexes appartenant à divers ministères et organismes publics ont été entretenus ou réparés dans les ateliers de mécanique du Centre selon une tarification horaire. Il est à noter qu'au 31 mars 2008, 4 916 véhicules et équipements connexes étaient enregistrés dans le système d'information de gestion de parc du CGER pour la réparation et l'entretien selon une tarification horaire. Le tableau ci-dessous présente la répartition de ces 1 892 unités par grande catégorie de véhicules.

VÉHICULES RÉPARÉS ET ENTRETENUS PAR LE CGER SELON UNE TARIFICATION HORAIRE AU 31 MARS 2008

Super catégorie	Nombre de véhicules	
	2006-2007	2007-2008
Véhicule léger	1 361	1 420
Camion	93	72
Matériel-outil remorqué	48	43
Matériel remorqué	114	126
Véhicule-outil	82	82
Équipement	44	44
Matériel divers	90	105
TOTAL	**1 832**	**1 892**

Les acquisitions et ventes de véhicules

Les acquisitions

En 2007-2008, le CGER a acheté 821 véhicules et équipements connexes, dont la valeur totale se chiffre à 29 581 309 $. De ce nombre, 380 ont été acquis pour le ministère des Transports du Québec, pour une somme de 13 064 895 $. Au total, 138 unités (6 838 072 $) ont servi à remplacer les véhicules et équipements qui avaient dépassé leur durée de vie optimale et 242 autres unités (6 226 823 $) ont été achetées pour combler des besoins supplémentaires. Pour la somme de 16 516 414 $, le CGER a également acquis 441 véhicules et équipements connexes pour d'autres ministères ou organismes publics. Les données du tableau ci-dessous indiquent les acquisitions réelles faites en 2007-2008 et les réparations capitalisables qui s'y rattachent.

ACQUISITIONS 2007-2008 SELON LA SUPER CATÉGORIE

Super catégorie	MTQ		Autres clients		Total	
	Acquisitions	Coût ($)	Acquisitions	Coût ($)	Acquisitions	Coût ($)
Véhicule léger	253	6 649 919	340	8 680 124	593	15 330 043
Camion	19	1 872 623	19	1 976 415	38	3 849 038
Matériel-outil remorqué	3	79 760	1	18 925	4	98 685
Matériel remorqué	20	201 260	6	60 323	26	261 583
Véhicule-outil	18	1 769 848	24	4 487 607	42	6 257 455
Équipement	37	2 384 827	49	1 281 234	86	3 666 061
Matériel divers	3	30 597	1	7 995	4	38 592
Appareillage technologique	27	76 061	1	3 791	28	79 852
TOTAL	**380**	**13 064 895**	**441**	**16 516 414**	**821**	**29 581 309**

D'autres tableaux présentant plus d'information sur les acquisitions de véhicules faites pour le MTQ et pour d'autres organismes publics par catégorie de véhicules se trouvent à la section « Profil du parc de véhicules » dans la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au **www.cger.mtq.gouv.qc.ca**.

Les nouveaux véhicules

Le CGER a acquis de nouveaux types de véhicules en 2007-2008, notamment un bouteur, un minitraceur de lignes sur camion, des camions légers munis d'une benne basculante en aluminium, différentes remorques avec aménagement spécialisé et plusieurs véhicules légers de technologie hybride.

Un nouveau minitraceur de lignes sur camion a été conçu et fabriqué par le CGER pour le Centre de services de Cookshire.

Les ventes

En 2007-2008, le CGER a vendu 543 véhicules et équipements connexes, pour une somme nette de 2 641 666 $. Ces unités ont été vendues parce qu'elles avaient dépassé leur durée de vie utile. De ce nombre, 523 ont été vendues dans des ventes aux enchères publiques qui ont rapporté 2 093 050 $. Le CGER s'est également défait de 20 véhicules et équipements connexes à l'occasion d'autres ventes et d'appels d'offres, pour une somme de 548 616 $.

Les ventes aux enchères et les appels d'offres publics sont gérés sans frais par le Centre de services partagés du Québec, et le CGER doit utiliser les services du Centre pour se défaire de ses biens. En 2007-2008, la somme totale de la vente de véhicules et d'équipements connexes, avant les 24 156 $ de frais versés au Fonds consolidé du revenu pour les lots de moins de 1 000 $, se chiffrait à 2 665 822 $.

Des tableaux présentant plus d'information sur les revenus tirés de la vente de véhicules ainsi que sur l'âge des véhicules et le revenu moyen rapporté par certaines catégories vendues en 2007-2008 se trouvent à la section « Profil du parc de véhicules » dans la rubrique « Qui sommes-nous? » du site Internet du CGER au **www.cger.mtq.gouv.qc.ca**.

Dans son *Plan d'action 2007-2008*, le CGER s'était fixé dix objectifs liés à des axes d'intervention et à sept grandes orientations.

Synthèse des résultats des indicateurs 2007-2008

Thème	Objectif	Cible	Résultat
Satisfaction de la clientèle	Maintenir la satisfaction de la clientèle	Aucune cible en 2007-2008	Indicateur mesuré tous les deux ans. Le prochain sondage sur la mobilisation du personnel sera réalisé en 2008-2009.
Chiffre d'affaires	Augmenter les revenus totaux du CGER	s. o.	En raison du contexte actuel concernant l'annonce de privatisation du CGER, cet objectif n'a pas été retenu en 2007-2008.
Mobilisation du personnel	Augmenter ou maintenir le taux de mobilisation du personnel	s. o.	En raison du contexte actuel concernant l'annonce de privatisation du CGER, cet objectif n'a pas été retenu en 2007-2008.
Expertise et compétence du personnel	Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel	2,5 %	2,54 %
Compétitivité des tarifs de location	Maintenir les taux de location des équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	30 %
Performance financière	Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	100,04 %
Performance opérationnelle	Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	78,5 %
Contrôle des coûts d'exploitation	Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* comparable au taux de variation des prix à la consommation	≤ 0 %	- 0,33 %
Veille technologique	Intégrer au moins un nouvel équipement utilisant une technologie innovatrice	1	22
Développement durable	Installer dans certains véhicules du parc du CGER un système de télémétrie véhiculaire	s. o.	En raison du contexte actuel concernant l'annonce de privatisation du CGER, cet objectif n'a pas été retenu en 2007-2008.

* Unité active équivalent temps plein.

Les résultats détaillés des indicateurs 2007-2008

ORIENTATION 1
POURSUIVRE LA QUALITÉ DU SERVICE À LA CLIENTÈLE

Satisfaction de la clientèle

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir la satisfaction de la clientèle	Aucune cible en 2007-2008	Pourcentage de clients satisfaits	–	–

Cet indicateur est mesuré tous les deux ans.

ORIENTATION 2
DEVENIR LE GESTIONNAIRE DE PARC DE VÉHICULES DES ORGANISMES PUBLICS

Chiffre d'affaires

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Augmenter les revenus totaux du CGER	Aucune cible	Augmentation des revenus totaux par rapport à 2006-2007	6 502 969 $	–

En raison du contexte actuel concernant l'annonce de privatisation du CGER, cet objectif n'a pas été retenu en 2007-2008.

ORIENTATION 3
PROMOUVOIR L'ACTION RESPONSABLE DE TOUS LES EMPLOYÉS POUR QU'ILS CONTRIBUENT À LA RÉUSSITE DU CGER

Mobilisation du personnel

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Augmenter ou maintenir le taux de mobilisation du personnel	Aucune cible en 2007-2008	Pourcentage de mobilisation du personnel	–	–

En raison du contexte actuel concernant l'annonce de privatisation du CGER, cet objectif n'a pas été retenu en 2007-2008.

Expertise et compétence du personnel

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel	2,5 %	Pourcentage de la masse salariale consacré à la formation	2,54 %	+ 0,04 %

Pour calculer le pourcentage de la masse salariale consacré à la formation, il faut comptabiliser les coûts directs et indirects liés à la formation de l'ensemble du personnel et diviser cette somme par la masse salariale du CGER. Les coûts directs correspondent notamment aux frais d'inscription, aux contrats de service de formation, aux salaires des formateurs et à leurs frais de déplacement. Les salaires des employés, les frais de déplacement et les divers autres frais relatifs à la formation constituent, quant à eux, les coûts indirects.

En 2007-2008, un montant de 502 940 $ a été consacré à la formation des employés sur une masse salariale totale de 19 810 982 $, ce qui représente 2,54 % de la masse salariale. Les coûts relatifs à la formation se répartissent de la manière suivante :

Type de formation	Coût ($)	%
Informatique		
Bureautique, informatique, système de gestion de parc de véhicules (GUIDE)	20 411	4,06
Formation technique		
Mécanique	247 166	49,14
Santé et sécurité au travail	28 751	5,72
Sciences de l'administration		
Gestion	82 135	16,33
Administration, marketing, communication, divers	124 477	24,75
TOTAL	**502 940**	**100**

Il est à souligner que, au cours de l'année 2007-2008, le CGER a misé sur le maintien de la veille technologique. Afin d'offrir un meilleur service à la clientèle, il a consacré 49,14 % de ses activités de formation au développement des habiletés techniques liées à la mécanique, tel qu'il avait été prévu dans son plan d'action annuel.

ORIENTATION 4

ÊTRE UN GESTIONNAIRE DE PARC RECONNU POUR SON EFFICIENCE ET SA RENTABILITÉ

Compétitivité des tarifs de location

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir les taux de location des équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché	30 %	Pourcentage d'écart entre les taux du CGER et ceux du marché	30 %	0 %

Pour vérifier la compétitivité de ses tarifs, le CGER a comparé ses taux de location avec ceux du marché pour quatre catégories de véhicules légers. À cette fin, il a retenu les fournisseurs inscrits au répertoire *Location de véhicules automobiles, liste des fournisseurs* qui offraient les plus bas tarifs dans les 59 subdivisions administratives du ministère des Transports.

Le tableau ci-dessous montre que les taux de location du CGER ont été en moyenne inférieurs de 30 % à ceux du marché en 2007-2008. Il établit également une comparaison avec l'année précédente.

Véhicule	Taux moyen du marché ($)		Taux du CGER ($)		Écart ($)		Écart (%)	
	2006-2007	2007-2008	2006-2007	2007-2008	2006-2007	2007-2008	2006-2007	2007-2008
Véhicule de tourisme	872	895	540	556	332	339	38	38
Camionnette 0,5 tonne, 4 x 2	1 063	1 088	852	871	211	217	20	20
Camionnette à quatre portières, 1 tonne, 4 x 2	1 285	1 261	955	965	330	296	26	23
Fourgonnette compacte	1 074	1 110	687	694	387	416	36	37
Moyenne							**30**	**30**

Bien que, dans l'ensemble, le contrat du CGER et l'offre permanente couvrent les mêmes dépenses en ce qui a trait à la possession et au fonctionnement du véhicule, certains éléments diffèrent. Cette situation peut expliquer en partie l'écart entre les tarifications, comme le démontre le tableau suivant :

Éléments	Offre permanente	CGER
Âge des véhicules pour l'année 2007-2008	Véhicules de 2004 ou plus récents, en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps	Véhicules en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps, évalués sur une vie optimale de quatre ans pour les automobiles, cinq ans pour les camionnettes deux portes et six ans pour les fourgonnettes et les camionnettes quatre portes
Période de location	Mensuelle	12 mois au minimum, renouvelable
Pneus d'hiver	Coût additionnel de 115 $ par mois	Compris dans le taux du CGER
Kilométrage	Kilométrage illimité	Kilométrage excédant 50 000 km facturé selon un taux variant de 0,11 $ à 0,18 $ par kilomètre selon la catégorie
Identification visuelle des véhicules	Coût additionnel	Comprise dans le tarif du CGER
Fourniture de lave-glace	Non comprise	Gratuite pour les usagers des sites de ravitaillement en carburant du CGER
Marge de profit	Comprise dans le taux	Aucune marge de profit, car le CGER est sans but lucratif

Le produit diffère sur quelques points, mais l'écart demeure important. De plus, les taux de location du CGER sont très compétitifs, d'autant plus que l'offre permanente permettrait de réaliser des économies de l'ordre de 30 % par rapport au prix du marché (voir la page 1 du Répertoire).

Le principal objectif du CGER est de développer la mise en marché de son produit de location clés en main de véhicules à long terme. Ce produit répond aux besoins de la majorité des clients du Centre et lui permet de maintenir une organisation efficace et efficiente. Certains clients ont cependant besoin de louer des véhicules à court terme pour leurs activités saisonnières. Afin de répondre à leur demande, le CGER a décidé d'offrir quelques catégories de véhicules en location à court terme (minimum de six mois).

Les taux de location à court terme ont également été comparés à ceux du marché, et ce, par rapport aux mêmes fournisseurs et aux mêmes catégories que pour la location à long terme, sauf pour ce qui est de la camionnette quatre portières, qui n'est pas disponible en location à court terme au CGER. Il est à noter que les taux de location à court terme des fournisseurs privés sont les mêmes, mais que la tarification du CGER est plus élevée. Le tableau ci-dessous montre que, malgré cette différence, les taux de location à court terme du Centre ont été inférieurs de 13 % en moyenne à ceux du marché en 2007-2008.

Véhicule	Taux moyen du marché ($)	Taux du CGER ($)	Écart ($)	Écart (%)
Véhicule de tourisme	895	748	147	16
Camionnette 0,5 tonne, 4 x 2	1 088	1 048	40	4
Camionnette à quatre portières, 1 tonne, 4 x 2	1 261	Non disponible au CGER		
Fourgonnette compacte	1 110	888	222	20
Moyenne				**13**

En comparant la tarification des véhicules lourds, on constate que plusieurs éléments de l'offre du CGER et de celle du secteur privé diffèrent. Diverses hypothèses doivent donc être étudiées, comme la composition des équipements et la durée d'utilisation. Compte tenu du manque de données sur ces points, il est difficile de comparer les taux de location pour ce type de véhicule.

Performance financière

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir le niveau d'autofinancement	100 %	Pourcentage d'autofinancement	100,04 %	+ 0,04 %

Les revenus autonomes du CGER pour 2007-2008 sont de 88 939 680 $, tandis que les dépenses se chiffrent à 88 903 810 $, ce qui représente un taux d'autofinancement de 100,04 %.

ORIENTATION 5

ASSURER UNE GESTION EFFICACE DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

Performance opérationnelle

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord	80 %	Pourcentage de productivité des ateliers de mécanique	78,5 %	- 1,5 %

Le taux de productivité des ateliers de mécanique correspond aux heures productives travaillées par les employés des ateliers de mécanique du CGER, divisées par les heures productives potentielles effectuées par ces mêmes employés. En 2007-2008, le nombre d'heures productives travaillées s'élevait à 339 082 heures.

Les heures productives potentielles, quant à elles, s'obtiennent en multipliant le nombre d'employés à temps complet (ETC) travaillant dans les ateliers de mécanique par 1 500 heures productives potentielles pour une année, ce qui correspond à 431 730 heures productives potentielles pour 2007-2008. Le résultat des heures productives travaillées divisées par les heures productives potentielles est de 78,5 %.

Contrôle des coûts d'exploitation

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat
Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* comparable au taux de variation des prix à la consommation	≤ 0 %	Pourcentage d'écart entre le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée* et le taux de variation des prix à la consommation	- 0,33 %

* Unité active équivalent temps plein.

On obtient le pourcentage d'augmentation des coûts d'exploitation par unité active équivalent temps plein en soustrayant le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2006-2007 (6 518 $) du coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2007-2008 (6 588 $), puis en divisant ce nombre par le coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein de l'année 2006-2007 (6 518 $).

Le taux d'augmentation du coût d'exploitation par unité active équivalent temps plein du CGER en 2007-2008 était donc de 1,07 %. Selon Statistique Canada, celui du taux de variation des prix à la consommation se situait à 1,4 % pour la même période, ce qui donne un résultat de - 0,33 %.

ORIENTATION 6

MAINTENIR UNE VEILLE TECHNOLOGIQUE

Veille technologique

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Intégrer au moins un nouvel équipement utilisant une technologie innovatrice	1	Intégration d'innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique	22	+ 21

Le CGER a introduit cet indicateur afin de mieux souligner les efforts faits dans ce domaine. Il désire demeurer à la fine pointe des technologies en matière d'automobile et de machinerie lourde. À cette fin, il entend mener des projets pilotes avec des véhicules qui utilisent des carburants moins polluants, intégrant ainsi des critères environnementaux dans son parc. Par ces gestes, le CGER contribue à la réduction des GES et à l'évolution du parc de véhicules public.

Au cours des dernières années, le CGER a ajouté quelques véhicules hybrides à son parc. Puisque ce genre de véhicule prend de plus en plus d'importance, le Centre a acquis, en 2007-2008, différents types de véhicules écologiques, notamment douze Ford Escape hybrides, sept Honda Civic hybrides, deux Honda Accord hybrides et une Toyota Highlander hybride.

Dans un souci de développement durable, le CGER dispose actuellement de plus de 125 véhicules hybrides.

Le CGER s'intéresse de très près à la fourniture de carburant de type biodiesel ou de type mélange éthanol/essence de source cellulosique. Il possède déjà dans son parc des véhicules pouvant fonctionner à partir d'un carburant mélangé éthanol/essence. Il compte expérimenter ce carburant offrant des avantages environnementaux dans les prochaines années. Ainsi, des représentants du CGER ont participé à des rencontres sur le sujet afin de déterminer dans quelle mesure il serait possible d'utiliser ce carburant dans les véhicules de l'organisation. Ils ont de plus participé à différents colloques portant sur les nouvelles technologies en transport. Le Centre compte expérimenter, dans les prochaines années, les diverses technologies hybrides qui s'offrent peu à peu sur le marché pour les véhicules lourds. Le type d'activités auquel sont consacrés les véhicules du parc du CGER cadre bien avec les possibilités qu'offrent ces technologies.

ORIENTATION 7

ASSURER LA MISE EN PLACE DE MÉCANISMES S'INTÉGRANT À LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le projet de télémétrie véhiculaire

Objectif	Cible	Indicateur	Résultat	Écart
Installer un système de télémétrie véhiculaire	Aucune cible en 2007-2008	Implantation d'un système de télémétrie véhiculaire dans certains véhicules du parc du CGER	–	–

Le CGER a mis au point les fonctionnalités requises pour installer une unité de télémétrie sur un véhicule. Cette unité permettra de mesurer notamment le profil de performance d'un véhicule (consommation de carburant par 100 kilomètres, kilométrage parcouru, etc.) et de connaître le comportement routier du conducteur (accélérations, ralenti, etc.). Cet outil de télémétrie aidera non seulement le gestionnaire à gérer les véhicules, mais lui permettra également d'orienter les comportements de ses conducteurs, ce qui aura sans doute une incidence directe sur la consommation de carburant et sur l'émission des gaz à effet de serre.

Le CGER compte maintenant 84 véhicules équipés d'une unité de télémétrie. Les nouvelles unités ont été installées majoritairement pour des clients municipaux et sur des véhicules à vocation municipale tels que des chenillettes de déneigement des trottoirs. Le Centre attend présentement d'obtenir les autorisations requises pour effectuer le déploiement prévu d'environ 4000 unités au cours des 3 prochaines années. De cette manière, il pourra offrir un outil d'avant-garde pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports.

Les résultats des engagements particuliers énoncés dans la *Déclaration de services à la clientèle 2007-2008*

ENGAGEMENT 1

OFFRIR AU CLIENT UN SERVICE DE QUALITÉ DANS TOUS LES ATELIERS DE MÉCANIQUE. POUR CE FAIRE, RÉPONDRE AU CLIENT DE FAÇON COURTOISE ET ENTRETENIR OU RÉPARER SON VÉHICULE DANS LES DÉLAIS CONVENUS.

Pour vérifier si cet engagement a été respecté, le CGER doit voir à ce que le service soit courtois et que l'entretien ou la réparation du véhicule du client se fasse dans les délais convenus en s'assurant qu'aucune plainte n'a été enregistrée au sujet de la qualité du service et du délai de réparation en 2007-2008 ni qu'aucune carte commentaires ne fait mention d'une mauvaise qualité du service. Les cartes commentaires sont disponibles seulement depuis le début de l'année 2008-2009. Par conséquent, aucune donnée n'est disponible pour l'année 2007-2008. En ce qui concerne les plaintes déposées en 2007-2008, trois d'entre elles se rattachent à cet engagement : une plainte concernant l'accueil lors d'une visite, une plainte au sujet de la qualité des travaux lors d'une visite d'entretien et une plainte visant la qualité du service dans un atelier.

ENGAGEMENT 2

FOURNIR AU CLIENT UN VÉHICULE CONFORME À SES BESOINS ET AU MOMENT CONVENU AVEC LUI.

Pour évaluer le respect de cet engagement, il faut additionner le nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date indiquées sur le bon de commande du client et diviser ce nombre par le nombre total de véhicules livrés en 2007-2008.

Le tableau ci-dessous présente le calcul effectué pour évaluer le respect de cet engagement et les résultats atteints par le CGER en 2007-2008.

NOMBRE DE VÉHICULES LIVRÉS CONFORMÉMENT AUX SPÉCIFICATIONS ET À LA DATE INDIQUÉES DANS L'ENTENTE CONCLUE AVEC LE CLIENT EN 2007-2008

Types de véhicules	Lourds et équipement connexe	Légers	TOTAL
Nombre total de véhicules livrés	181	599	780
Nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications indiquées sur le bon de commande	179	595	774*
Nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date indiquées sur le bon de commande	160	546	706
Pourcentage de conformité[1]	88 %	91 %	91 %**
Nombre de véhicules livrés à la date indiquée sur le bon de commande et conformes aux spécifications, comprenant les véhicules maintenus en état de fonctionnement en attendant celui commandé, y compris les véhicules loués ou fournis par le CGER en attendant celui commandé	172	583	755
Pourcentage de conformité, y compris les véhicules maintenus en état de fonctionnement en attendant le véhicule commandé[2]	95 %	97 %	97 %***

* Six véhicules n'étaient pas conformes aux spécifications indiquées sur le bon de commande.

** On calcule ce pourcentage en divisant par 780 le nombre total de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date indiquées (706 véhicules).

*** On calcule ce pourcentage en divisant par 780 le nombre total de véhicules livrés à la date indiquée et conformes aux spécifications, y compris les véhicules maintenus en état de fonctionnement et les véhicules loués ou fournis par le CGER en attendant le véhicule commandé (755 véhicules).

1 Le calcul du nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date indiquées sur le bon de commande se fait en additionnant le nombre de véhicules livrés conformes aux attentes des clients, y compris les véhicules que le CGER fournit en attendant le véhicule commandé, et en le divisant par le nombre total de véhicules livrés.

2 Le calcul du nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date indiquées sur le bon de commande se fait en additionnant le nombre de véhicules livrés conformes aux attentes des clients, y compris les véhicules que le CGER a maintenus en état de fonctionnement en attendant le véhicule commandé, et en le divisant par le nombre total de véhicules livrés.

Il est important de noter que le CGER ne peut pas contrôler toutes les étapes de l'achat et de la livraison des véhicules légers. La gestion de l'acquisition de ces véhicules est assurée par le ministère des Services gouvernementaux, qui traite le dossier du CGER en même temps que celui des divers autres ministères et organismes publics. Le Centre doit également composer avec les délais de livraison des fabricants.

ENGAGEMENT 3

FOURNIR UN SERVICE DE DÉPANNAGE, 24 HEURES SUR 24 ET 7 JOURS SUR 7, POUR TOUTE RÉPARATION OU TOUT REMORQUAGE CONCERNANT UN VÉHICULE OU UN ÉQUIPEMENT CONNEXE LOUÉ AU CGER, ET CE, PAR L'ENTREMISE DE LA LIGNE 1 888 314-CGER.

Pour vérifier si cet engagement a été respecté, il faut s'assurer que le service a été efficace 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 et qu'aucune plainte n'a été enregistrée au sujet de l'absence de réponse et de prise en charge du service de dépannage en 2007-2008. Il s'avère que nous n'avons eu aucune plainte en 2007-2008.

ENGAGEMENT 4

RETOURNER UN APPEL DANS UN DÉLAI D'UN JOUR OUVRABLE SUIVANT LA RÉCEPTION D'UNE PLAINTE FORMULÉE VERBALEMENT. ENVOYER UN ACCUSÉ DE RÉCEPTION DANS LES 10 JOURS OUVRABLES DANS LE CAS D'UNE PLAINTE ÉCRITE. DANS LES DEUX CAS, INDIQUER LE NOM D'UNE PERSONNE-RESSOURCE ET LE DÉLAI PRÉVU POUR LE TRAITEMENT DE LA PLAINTE.

Le respect de cet engagement est évalué en divisant le nombre total de personnes qui ont été rappelées dans un délai d'un jour ouvrable ou moins à la suite d'une plainte verbale par le nombre total de plaintes verbales. En ce qui a trait aux plaintes écrites, il faut diviser le nombre total de plaintes pour lesquelles un accusé de réception a été envoyé dans un délai de dix jours ouvrables ou moins par le nombre total de plaintes écrites.

Le tableau ci-dessous présente le calcul qui est fait pour évaluer le respect de cet engagement ainsi que les résultats atteints par le CGER en 2007-2008.

NOMBRE DE PLAINTES POUR LESQUELLES LE DÉLAI DE RÉPONSE A ÉTÉ RESPECTÉ EN 2007-2008

Types de plaintes	Nombre total de plaintes	Plaintes pour lesquelles le délai de réponse a été respecté	Résultat (%)
Plaintes écrites	6	6	100
Plaintes verbales	10	7	70

Les informations concernant la mention d'une personne-ressource et du délai prévu pour le traitement de la plainte sur l'accusé de réception n'ont pas pu être validées.

Des renseignements supplémentaires sur les plaintes enregistrées au CGER en 2007-2008 se trouvent à la section « Relations avec la clientèle » du présent document.

LES AUTRES RÉSULTATS

Cette section présente quelques méthodes de calcul qui ont permis au CGER d'établir certains prix de revient et ratios administratifs.

LES COÛTS ADMINISTRATIFS

LE RATIO DES DÉPENSES ADMINISTRATIVES

	2007-2008	2006-2007
Total des dépenses administratives du Centre administratif	5 780 415 $	5 419 836 $
Total des dépenses du CGER	88 903 810 $	82 270 837 $
Résultat	**6,50 %**	**6,59 %**

LA COUVERTURE DES COÛTS ADMINISTRATIFS

	2007-2008	2006-2007
Total des dépenses administratives du Centre administratif	5 780 415 $	5 419 836 $
Total des revenus de location et des revenus générés par les travaux à taux horaire	70 982 638 $	67 481 194 $
Résultat	**8,14 %**	**8,03 %**

LE PRIX DE REVIENT DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

	2007-2008	2006-2007
Total des coûts imputables aux opérations	27 900 403 $	27 036 282 $
Nombre d'heures productives potentielles	431 730	416 115
Résultat (par heure)	**64,62 $**	**64,97 $**

LE COÛT D'EXPLOITATION PAR UNITÉ PONDÉRÉE

	2007-2008	2006-2007
Coût des opérations d'entretien du parc du CGER	35 634 486 $	34 123 979 $
Nombre total des unités actives équivalent temps plein	5 408,64*	5 235,33*
Résultat (par unité pondérée)	**6 588 $**	**6 518 $**

* Voir l'indicateur concernant le contrôle des coûts d'exploitation.

LES DÉPENSES ADMINISTRATIVES AFFECTÉES AUX OPÉRATIONS

	2007-2008	2006-2007
Dépenses administratives affectées aux opérations	3 216 227 $	3 275 358 $
Nombre d'employés dans les ateliers de mécanique, les bureaux de zone et au Centre d'appels	354,12	342,41
Résultat (par employé)	**9 082 $**	**9 566 $**

LES DÉPENSES RELATIVES AUX PIÈCES ET AUX RÉPARATIONS EXTERNES

	2007-2008 ($)	2006-2007 ($)
Pièces	10 632 745	9 589 195
Réparations externes	4 404 766	3 176 064
Pièces et réparations externes capitalisées	2 653 145	2 825 411
Total	**17 690 656**	**15 590 670**

LES DÉPENSES RELATIVES AUX PIÈCES ET AUX RÉPARATIONS EXTERNES PAR RÉGION

	2007-2008 ($)	2006-2007 ($)
Est-de-l'Abitibi	648 509	673 257
Ouest-de-l'Abitibi-Témiscamingue	1 086 890	918 016
Bas-Saint-Laurent	764 262	713 610
Chaudière-Appalaches	1 229 391	1 060 816
Centre-du-Québec	932 478	962 964
Côte-Nord	598 235	598 907
Estrie	1 024 434	918 268
Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	739 002	626 184
Laurentides-Lanaudière	1 030 370	775 369
Mauricie	1 002 425	874 724
Est-de-la-Montérégie	725 907	718 447
Ouest-de-la-Montérégie	785 123	694 059
Montréal	2 461 138	2 495 388
Outaouais	506 429	514 549
Québec	2 056 544	1 911 879
Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau	878 553	831 671
Centre administratif (y compris le Centre d'appels)	1 220 966	302 562
Total	**17 690 656**	**15 590 670**

LE TAUX DE LOCATION DES VÉHICULES ET DES ÉQUIPEMENTS CONNEXES

Une méthode de calcul a également été établie pour déterminer le taux de location pour chaque catégorie de véhicule et d'équipement. Cette méthode tient notamment compte des éléments suivants :

- le coût d'achat;
- la valeur résiduelle;
- les frais liés à l'achat;
- la vie économique du matériel;
- l'intérêt sur l'emprunt;
- les coûts d'entretien et de réparation;
- la préparation du matériel;
- l'immatriculation;
- les assurances;
- les frais d'administration;
- l'identification visuelle.

Une fois tous ces éléments considérés et avant de fixer officiellement le taux de location, le CGER doit comparer ce taux avec ceux du marché.

Les perspectives pour 2008-2009

En raison du contexte actuel concernant l'annonce de privatisation du CGER, les perspectives 2007-2008 n'ont pas été atteintes. Donc, pour l'année 2008-2009, le CGER poursuivra sensiblement les mêmes objectifs de performance, centrés encore une fois sur les points suivants : la qualité du service à la clientèle, l'augmentation des revenus globaux, l'accroissement de l'expertise, de la compétence et de la mobilisation de son personnel, la compétitivité des tarifs, l'autofinancement, la productivité des ateliers de mécanique, le contrôle des coûts d'exploitation, ainsi que la veille technologique et environnementale.

Pour atteindre les objectifs du gouvernement du Québec en matière de développement durable, le CGER compte contribuer à réduire de 20 %, d'ici 2010, la consommation de carburant du parc gouvernemental en mettant en place différents mécanismes. Il est d'ailleurs à mettre sur pied un projet de télémétrie véhiculaire afin de se doter d'un mécanisme automatisé pour recueillir des données sur l'utilisation, la consommation de carburant et la performance des véhicules. Le CGER pourra notamment déterminer la surconsommation de carburant et renseigner sa clientèle sur les comportements de conduite de ses usagers en relation avec la gestion des gaz à effet de serre.

En raison de l'évolution rapide des technologies dans l'industrie de l'automobile et des équipements lourds, le défi du CGER pour les prochaines années sera d'être à l'affût des nouveautés dans ce domaine. Il devra s'assurer d'intégrer dans son parc de véhicules des innovations technologiques et des équipements présentant une valeur environnementale, tout en formant adéquatement son personnel sur l'utilisation de ces nouvelles technologies.

Enfin, le CGER entend mettre en place les recommandations formulées dans son plan de marketing. Il veut notamment mieux connaître le profil de sa clientèle cible, revoir ses activités de mise en marché des services et de promotion ainsi que réviser l'ensemble de la tarification. Il compte également poursuivre ses efforts afin d'assurer la satisfaction de sa clientèle actuelle. À cette fin, différents moyens pour sonder l'opinion des clients feront partie d'un processus global de mesure de la satisfaction de la clientèle.

Centre de gestion de l'équipement roulant
Les états financiers 2007-2008

Résultats et excédent – non vérifiés de l'exercice terminé le 31 mars 2008

	2008	2007
REVENUS		
Locations	**64 314 387 $**	61 390 430 $
Réparations	**6 668 251**	6 090 764
Carburant	**13 020 685**	10 530 112
Contributions du gouvernement (note 3)	**572 529**	567 141
Autres	**4 363 828**	3 858 264
	88 939 680	82 436 711
FRAIS D'EXPLOITATION (note 4)		
Pièces	**16 289 884**	14 355 162
Carburant	**12 871 142**	10 803 645
Salaires et avantages sociaux	**16 245 533**	14 827 709
Loyers	**5 006 348**	4 928 617
	50 412 907	44 915 133
FRAIS D'ADMINISTRATION		
Salaires et avantages sociaux	**4 755 709**	5 573 323
Loyers et entretien d'immeubles	**275 777**	309 073
Entretien informatique	**299 039**	359 559
Frais de bureau	**285 184**	253 308
Télécommunications	**590 665**	493 445
Déplacements	**841 244**	831 928
Contrats de service et honoraires professionnels	**375 736**	238 559
Publicité et marketing	**97 365**	40 779
Perfectionnement	**256 937**	218 084
Autres	**202 466**	249 060
	7 980 122	8 567 118
AMORTISSEMENTS, MOINS-VALUES ET PERTE SUR CESSION		
Amortissement et moins-values du matériel roulant lourd	**10 932 514**	10 074 482
Amortissement du matériel roulant léger	**8 734 986**	8 312 980
Amortissement des réservoirs et pompes	**259 943**	225 887
Amortissement des autres immobilisations corporelles	**414 006**	408 600
Amortissement et moins-values des actifs incorporels	**2 428 579**	2 296 489
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	**598 339**	425 056
	23 368 367	21 743 494
FRAIS FINANCIERS		
Intérêts sur marge de crédit	**1 626 180**	1 522 816
Intérêts sur dette à long terme	**5 366 144**	5 354 326
Amortissement des frais d'émission de la dette à long terme	**134 878**	129 490
Intérêts et frais bancaires	**15 212**	38 460
	7 142 414	7 045 092
	88 903 810	82 270 837
BÉNÉFICE NET	**35 870**	165 874
EXCÉDENT au début	**393 757**	227 883
EXCÉDENT à la fin	**429 627 $**	393 757 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Bilan – non vérifié au 31 mars 2008

	2008	2007
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	**2 662 218 $**	778 805 $
Débiteurs (note 5)	**15 314 544**	15 798 926
Stocks (note 6)	**2 949 060**	2 756 629
Frais payés d'avance	**630 720**	561 069
Contributions recouvrables du gouvernement (note 7)	**401 000**	280 000
	21 957 542	20 175 429
Contributions recouvrables du gouvernement (note 7)	**1 963 308**	2 243 308
Immobilisations corporelles (note 8)	**135 714 939**	127 748 290
Actifs incorporels (note 9)	**4 643 765**	5 962 345
Frais d'émission de la dette à long terme	**595 935**	527 821
	164 875 489 $	156 657 193 $
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et frais courus (note 11)	**9 717 207 $**	9 562 010 $
Versements sur dette à long terme (note 13)	**20 754 758**	35 239 206
	30 471 965	44 801 216
Revenus reportés	**3 045 169**	3 640 037
Contributions reportées du gouvernement	**3 253 184**	3 266 713
Avances du Fonds de financement (note 12)	**38 072 450**	32 199 344
Dette à long terme (note 13)	**89 603 094**	72 356 126
EXCÉDENT	**429 627**	393 757
	164 875 489 $	156 657 193 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

GÉRARD BRICHAU
Administrateur du Fonds

DENYS JEAN
Sous-ministre des Transports

Flux de trésorerie – non vérifiés de l'exercice terminé le 31 mars 2008

	2008	2007
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net	**35 870 $**	165 874 $
Éléments sans incidence sur les espèces et quasi-espèces		
Amortissement des frais d'émission de la dette à long terme	**134 878**	129 490
Amortissement et moins-values des immobilisations corporelles	**20 341 449**	19 021 949
Amortissement et moins-values des actifs incorporels	**2 428 579**	2 296 489
Perte sur cession d'immobilisations corporelles	**598 339**	425 056
Amortissement des revenus reportés	**(816 208)**	(725 532)
Amortissement des contributions reportées	**(478 729)**	(567 141)
	22 244 178	20 746 185
Variation des éléments hors caisse liés à l'exploitation		
Débiteurs	**484 382**	(2 017 124)
Stocks	**(192 431)**	91 112
Frais payés d'avance	**(69 651)**	347 717
Contributions recouvrables du gouvernement	**159 000**	280 000
Créditeurs et frais courus	**155 197**	1 326 522
Revenus reportés	**221 340**	529 120
Contributions reportées	**465 200**	–
	1 223 037	557 347
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	**23 467 215**	21 303 532
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(31 481 034)**	(31 717 098)
Acquisition d'actifs incorporels	**(1 109 999)**	(1 256 761)
Produit de cession d'immobilisations corporelles	**2 574 597**	2 361 827
Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement	**(30 016 436)**	(30 612 032)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Frais d'émission de la dette à long terme	**(202 992)**	(185 000)
Émission de dette à long terme	**38 001 726**	30 000 000
Remboursement de la dette à long terme	**(35 239 206)**	(19 580 746)
Avances du Fonds de financement	**5 873 106**	(493 695)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	**8 432 634**	9 740 559
AUGMENTATION DE L'ENCAISSE	**1 883 413**	432 059
ENCAISSE au début	**778 805**	346 746
ENCAISSE à la fin	**2 662 218 $**	778 805 $
Intérêts payés au cours de l'exercice financier	**5 516 078 $**	5 312 286 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires – non vérifiées au 31 mars 2008

1. CONSTITUTION ET OBJET

Le Fonds de gestion de l'équipement roulant a été constitué le 1er avril 1998 par la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28). Le Fonds est affecté au financement des activités de gestion de l'équipement roulant.

Les surplus accumulés sont versés au Fonds consolidé du revenu aux dates et dans la mesure que détermine le gouvernement.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers du Fonds ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations de la direction.

Régimes de retraite

La comptabilité des régimes à cotisation déterminée est appliquée aux régimes gouvernementaux interentreprises à prestations déterminées, compte tenu du fait que le Fonds ne dispose pas de suffisamment d'information pour appliquer la comptabilité des régimes à prestations déterminées.

Stocks

Les stocks de pièces et de carburant sont évalués au moindre du prix coûtant et de leur valeur de réalisation nette. Le coût est calculé selon la méthode du coût moyen.

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Ce dernier peut être constitué du coût direct de la main-d'œuvre capitalisé ainsi que d'autres coûts directs. Elles sont amorties sur leur durée de vie utile selon la méthode de l'amortissement linéaire, aux taux suivants et en tenant compte d'une valeur résiduelle exprimée en pourcentage du coût :

	Durée de vie	Valeur résiduelle
Matériel roulant et équipement lourd	5, 10, 15 ans	12 %, 15 %
Matériel roulant léger	5 ans	20 %
Réservoirs et pompes	3 et 15 ans	–
Outillage	10 ans	–
Équipements informatiques	3 et 5 ans	–
Mobilier de bureau	5 ans	–
Améliorations locatives	5 ans	–

Actifs incorporels

Les actifs incorporels sont comptabilisés au coût. Ce dernier peut être constitué du coût direct de la main-d'œuvre capitalisé ainsi que d'autres coûts directs. Ils sont amortis sur leur durée de vie utile selon la méthode de l'amortissement linéaire, aux taux suivants :

	Durée de vie	Valeur résiduelle
Logiciels	3 ans	–
Développement informatique	5 ans	–

Notes complémentaires – non vérifiées au 31 mars 2008

2. CONVENTIONS COMPTABLES (SUITE)

Frais d'émission de la dette à long terme

Les frais d'émission de la dette à long terme sont reportés et amortis sur la durée de la dette en cause, selon la méthode de l'amortissement linéaire.

Revenus et contributions reportées

Les revenus perçus d'avance et les contributions du gouvernement du Québec et du Canada relatives au financement des immobilisations sont reportés et virés aux revenus selon la même méthode et les mêmes taux que ceux utilisés pour l'amortissement des immobilisations auxquelles ils se rapportent.

3. CONTRIBUTIONS DU GOUVERNEMENT

Les contributions du gouvernement comprennent un montant de 470 307 $ (567 141 $ en 2007) du Québec et un montant de 8 422 $ (0 $ en 2007) du Canada correspondant à l'amortissement des contributions reportées relatives au financement des immobilisations. Elles incluent également une contribution du gouvernement du Québec de 93 800 $ servant à compenser le coût des loyers.

	2008	2007
Amortissement des contributions reportées, transfert d'actifs	**182 921 $**	287 141 $
Amortissement des contributions reportées, souffleuses	**280 000**	280 000
Amortissement des contributions reportées, contrat d'approvisionnement	**7 386**	–
Amortissement des contributions reportées, programme Éco-Auto	**8 422**	–
Contribution pour loyers	**93 800**	–
	572 529 $	567 141 $

4. FRAIS D'EXPLOITATION

	2008	2007
Pièces		
Stocks au début	**2 011 203 $**	2 095 529 $
Achat de pièces, réparations externes et immatriculation	**16 318 352**	14 270 836
Stocks à la fin	**(2 039 671)**	(2 011 203)
	16 289 884 $	14 355 162 $
Carburant		
Stocks au début	**745 426 $**	752 212 $
Achat de carburant, entretien et permis pétrolier	**13 035 105**	10 796 859
Stocks à la fin	**(909 389)**	(745 426)
	12 871 142 $	10 803 645 $

Notes complémentaires – non vérifiées au 31 mars 2008

5. DÉBITEURS

	2008	2007
Ministère des Transports	**8 992 633 $**	11 381 626 $
Autres ministères et organismes	**2 716 844**	1 642 315
Municipalités et autres	**3 605 067**	2 774 985
	15 314 544 $	15 798 926 $

6. STOCKS

	2008	2007
Pièces	**2 039 671 $**	2 011 203 $
Carburant	**909 389**	745 426
	2 949 060 $	2 756 629 $

7. CONTRIBUTIONS RECOUVRABLES DU GOUVERNEMENT

	2008	2007
Solde à recevoir du gouvernement du Québec, sans intérêt, recouvrable par versements annuels de 280 000 $, échéant au cours de l'exercice 2018	**2 243 308 $**	2 523 308 $
Solde à recevoir du gouvernement du Canada, sans intérêt, recouvrable au cours du prochain exercice	**121 000**	–
	2 364 308	2 523 308
Encaissements recouvrables au cours du prochain exercice	**401 000**	280 000
	1 963 308 $	2 243 308 $

Les encaissements en capital s'élèveront à 401 000 $ au cours du prochain exercice financier et à 280 000 $ au cours des quatre exercices suivants.

8. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

			2008	2007
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Net
Matériel roulant et équipement lourd [1]	**149 002 381 $**	**61 903 779 $**	**87 098 602 $**	83 929 035 $
Matériel roulant léger	**89 272 961**	**44 496 555**	**44 776 406**	39 850 052
Réservoirs et pompes	**4 173 637**	**1 996 615**	**2 177 022**	2 335 466
Outillage	**2 643 417**	**1 373 549**	**1 269 868**	1 200 616
Équipements informatiques	**2 743 700**	**2 391 625**	**352 075**	359 478
Mobilier de bureau	**59 528**	**48 654**	**10 874**	11 847
Améliorations locatives	**208 168**	**178 076**	**30 092**	61 796
	248 103 792 $	**112 388 853 $**	**135 714 939 $**	127 748 290 $

[1] Du matériel roulant et de l'équipement lourd en cours de conception, pour un montant de 896 535 $ (1 559 220 $ au 31 mars 2007), n'ont pas été amortis.

Notes complémentaires – non vérifiées au 31 mars 2008

9. ACTIFS INCORPORELS

	2008			2007
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Net
Logiciels	103 630 $	66 898 $	36 732 $	25 311 $
Développement informatique [1]	14 985 932	10 378 899	4 607 033	5 937 034
	15 089 562 $	10 445 797 $	4 643 765 $	5 962 345 $

[1] Du développement informatique au montant de 1 305 578 $ (1 763 909 $ au 31 mars 2007) n'a pas été amorti.

10. EMPRUNT TEMPORAIRE

Le Fonds dispose d'une autorisation d'emprunt temporaire du ministère des Finances d'un montant maximal de 10 000 000 $, au taux préférentiel de la Banque du Canada. Les intérêts sont payables le 30 juin et le 31 décembre de chaque année et l'emprunt est renouvelable le 31 mars 2013.

11. CRÉDITEURS ET FRAIS COURUS

	2008	2007
Fournisseurs	6 936 924 $	6 460 194 $
Intérêts courus sur la dette à long terme	1 774 981	1 924 916
Taxes de vente	246 900	245 656
Salaires et avantages sociaux	758 402	931 244
	9 717 207 $	9 562 010 $

12. AVANCES DU FONDS DE FINANCEMENT

Les avances du Fonds de financement du gouvernement du Québec ne peuvent excéder 50 000 000 $. Le taux d'intérêt quotidien correspond à la moyenne des taux des acceptations bancaires pour un mois, plus une marge de 0,3 %. Les avances ne comportent aucune modalité de remboursement et sont renouvelables le 31 mars 2011.

Notes complémentaires – non vérifiées au 31 mars 2008

13. DETTE À LONG TERME

	2008	2007
Fonds de financement du gouvernement du Québec		
Billets portant intérêts à taux fixe, remboursables par versement annuel :		
6,26 %, échu le 1er octobre 2007	– $	8 514 963 $
6,422 %, échu le 1er octobre 2007	–	8 518 340
5,958 %, 1 299 094 $, échéant le 1er décembre 2010	**3 897 281**	5 196 375
6,094 %, 1 149 505 $, échéant le 1er octobre 2012	**5 747 524**	6 897 028
4,8 %, 1 052 601 $, échéant le 16 juillet 2008	**1 052 601**	2 105 202
5,031 %, 948 816 $, échéant le 16 juillet 2009	**1 897 632**	2 846 447
5,474 %, 782 656 $, échéant le 16 juillet 2012	**3 913 279**	4 695 935
5,788 %, 725 583 $, échéant le 16 juillet 2018	**7 981 409**	8 706 992
3,878 %, échu le 16 janvier 2008	–	681 250
4,195 %, 766 400 $, échéant le 16 janvier 2009	**766 400**	1 532 800
3,418 %, échu le 29 novembre 2007	–	2 500 000
3,844 %, 500 000 $, échéant le 19 janvier 2009	**500 000**	1 000 000
5,267 %, 1 000 000 $, échéant le 5 mai 2014	**7 000 000**	8 000 000
3,937 %, 1 000 000 $, échéant le 28 avril 2011	**8 000 000**	9 000 000
4,524 %, 300 000 $, échéant le 1er décembre 2015	**3 600 000**	3 900 000
3,893 %, 1 500 000 $, échéant le 1er juin 2009	**3 000 000**	4 500 000
4,813 %, 1 000 000 $, échéant le 1er décembre 2015	**8 000 000**	9 000 000
4,855 %, 1 000 000 $, échéant le 1er décembre 2016	**9 000 000**	10 000 000
4,151 %, 2 000 000 $, échéant le 1er décembre 2011	**8 000 000**	10 000 000
4,88 %, 300 000 $, échéant le 9 mai 2012	**3 000 000**	–
5,065 %, 900 000 $, échéant le 1er décembre 2017	**13 500 000**	–
4,504 %, 1 680 671 $, échéant le 28 avril 2011	**6 722 686**	–
4,546 %, 317 554 $, échéant le 10 mai 2012	**1 587 769**	–
5,598 %, 531 879 $ échéant le 1er octobre 2013	**3 191 271**	–
3,973 %, 2 000 000 $, échéant le 1er octobre 2012	**10 000 000**	–
	110 357 852	107 595 332
Versements échéant au cours du prochain exercice	**20 754 758**	35 239 207
	89 603 094 $	72 356 125 $

Notes complémentaires – non vérifiées au 31 mars 2008

13. DETTE À LONG TERME (SUITE)

Les montants des versements en capital à effectuer sur la dette à long terme au cours des cinq prochains exercices se détaillent comme suit :

2009	20 754 758 $
2010	18 435 756
2011	15 986 941
2012	18 687 847
2013	11 507 176

14. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Certains services de soutien administratif et technique fournis par le ministère des Transports, dont la juste valeur ne peut être déterminée au prix d'un effort raisonnable, ne sont pas comptabilisés dans l'état des résultats et de l'excédent. Ces services ont été fournis gratuitement.

En plus des opérations entre apparentés mentionnées précédemment, qui sont comptabilisées à la valeur d'échange, le Fonds est apparenté avec tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec. Le Fonds n'a effectué aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas mentionnées distinctement dans les états financiers.

15. AVANTAGES SOCIAUX

Régimes de retraite

Les membres du personnel du Fonds participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP), au Régime de retraite des fonctionnaires (RRF) ou au Régime de retraite du personnel d'encadrement (RRPE). Ces régimes interentreprises sont à prestations déterminées et comportent des garanties à la retraite et au décès.

Les cotisations du Fonds imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 857 107 $ (790 241 $ en 2007). Les obligations du Fonds envers ces régimes gouvernementaux se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

Vacances et congés de maladie

Les vacances et les congés de maladie du Fonds remboursés par le gouvernement du Québec et imputés aux résultats de l'exercice s'établissent à 83 694 $ (257 355 $ facturés en 2007).

Notes complémentaires – non vérifiées au 31 mars 2008

16. JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Contributions recouvrables du gouvernement du Québec

La juste valeur des contributions recouvrables du gouvernement du Québec ne peut être estimée compte tenu de l'absence de marché pour ce type d'actif.

Avances au Fonds de financement

La juste valeur des avances au Fonds de financement est pratiquement identique à la valeur comptable, compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie au cours du marché pour des titres à taux semblables.

Dette à long terme

Au 31 mars 2008, la juste valeur de la dette à long terme de 110 357 852 $ (107 595 332 $ au 31 mars 2007) s'établissait à 115 597 070 $ (111 429 978 $ au 31 mars 2007), compte tenu de l'actualisation des flux de trésorerie du cours du marché pour des titres de nature semblable quant à l'échéance et au taux d'intérêt.

Instruments financiers à court terme

Les valeurs comptables des instruments financiers à court terme sont représentatives de leur juste valeur en raison de leur brève échéance.

Centre de signalisation

Table des matières

Le mot du directeur 159

La déclaration de la direction 161

Le rapport de validation de Morin Desrochers Beaulieu, comptables agréés S.E.N.C. ... 163

La présentation de l'organisation 164

Les faits saillants de 2007-2008 165

Les principaux produits et services 167

La clientèle 168

Les relations avec la clientèle 168

La synthèse des résultats 2007-2008 169

Les résultats détaillés 2007-2008 170

Les défis de la privatisation 178

Les états financiers 2007-2008 179

Le mot du directeur

L'année 2006-2007 avait permis au Centre de signalisation (CSi) une transition importante vers les meilleures pratiques de l'industrie. Pour l'année 2007-2008, le CSi entendait lancer plusieurs chantiers pour amorcer une consolidation tant sur le plan de sa vision stratégique que sur celui de ses activités. Tel ne fut pas le cas. En effet, dans le Discours sur le budget 2007-2008 adopté le 20 juin 2007, le gouvernement du Québec annonçait la privatisation du CSi. Par rapport au plan d'action de l'année précédente, celui de 2007-2008 laissait de côté les deux indicateurs stratégiques portant sur l'utilisation des données sur le prix de revient et sur le nombre d'intervenants mis en réseau (veille technologique).

Sans conteste, le fait saillant de l'année 2007-2008 concerne les volumes de production de panneaux de supersignalisation et de panneaux sur tôle d'aluminium. Dans un climat incertain découlant de l'annonce de la privatisation des activités du Centre, on peut affirmer que l'équipe du CSi a rempli ses engagements. Pour la dernière année complète de production du Centre, elle a su démontrer que les actions de l'entreprise sont fondées sur la rigueur, la vigueur et la fierté, et ce, tous les jours et durant toute l'année.

Répondre à 3 710 commandes majoritairement pour les unités territoriales du ministère des Transports du Québec (MTQ), assembler un nombre record de 804 panneaux de supersignalisation et fabriquer plus de 43 000 panneaux sur tôle d'aluminium ont constitué, en 2007-2008, des premières pour le CSi.

Dès l'annonce de la privatisation, deux indicateurs de performance stratégiques ont été laissés de côté, ramenant à six indicateurs la reddition de comptes du CSi. L'équipe du Centre a atteint quatre de ces six objectifs stratégiques de performance. Comme pour l'année 2006-2007, le CSi s'était donné des cibles opérationnelles dans le but d'augmenter sa performance; la plupart de ces cibles ont été atteintes.

Pour une septième année consécutive, le Centre de signalisation a réussi à autofinancer ses activités puisque les revenus (dépassant les 7,7 millions de dollars) ont été de 8 % supérieurs aux dépenses avec un surplus financier de plus de 600 000 $. Les surplus accumulés au 31 mars 2008 sont légèrement supérieurs à 2,4 millions de dollars. Le CSi voulait augmenter de 10 % les revenus provenant du MTQ; la hausse a été de 24 %. Les délais de livraison ont été respectés pour 92 % des commandes. Deux nouveaux produits ont été rendus disponibles aux unités territoriales du MTQ.

En ce qui concerne les cibles opérationnelles, il faut noter les efforts pour continuer la réalisation du plan de formation amorcé l'année précédente. Un accent a également été mis sur la mise en place de nouvelles façons de faire assurant la santé et la sécurité du personnel du CSi.

Les performances qu'a connues le CSi en 2007-2008 sont attribuables à l'engagement des employés. L'équipe de direction tient à les remercier de leur contribution. Merci également à nos clients de la confiance qu'ils nous ont manifestée encore une fois.

Éric Breton

ÉRIC BRETON, ingénieur

Québec, octobre 2008

La déclaration de la direction

Ce document constitue le septième rapport annuel de gestion du Centre de signalisation. L'information, les résultats et les états financiers du Centre qu'il contient sont sous la responsabilité du directeur et des gestionnaires, cosignataires de cette déclaration. Leur responsabilité porte sur l'exactitude, l'intégralité et la fiabilité des données qui y sont présentées, ainsi que sur la reddition de comptes annuelle quant aux résultats attendus et convenus dans le *Plan d'action 2007-2008*.

La direction du Centre a maintenu, tout au cours de l'exercice financier 2007-2008, des systèmes d'information et des mesures de contrôle qui ont permis d'assurer la réalisation des objectifs fixés dans son plan d'action et sa convention de performance et d'imputabilité.

Par ailleurs, la firme Morin Desrochers Beaulieu, comptables agréés S.E.N.C. s'est assurée du caractère plausible et de la cohérence de l'information contenue dans le présent rapport annuel, à l'exception de la section portant sur les états financiers 2007-2008. Au terme de son mandat d'examen, elle a produit un rapport de validation.

À notre avis, les données présentées dans le *Rapport annuel de gestion 2007-2008* correspondent à la situation telle qu'elle était au 31 mars 2008.

Directeur et responsable du service à la clientèle et du soutien à la gestion

ÉRIC BRETON, ingénieur

Responsable de la production, de l'approvisionnement et du contrôle de la qualité

ALAIN VALLÉE, ingénieur

Responsable de la recherche et développement et du soutien technique

DENIS CORMIER, ingénieur

Responsable de la fabrication

DENIS DORION, contremaître

Le rapport de validation de Morin Desrochers Beaulieu, comptables agréés S.E.N.C.

Monsieur le Sous-Ministre,

Nous avons procédé à l'examen des résultats, des indicateurs, des données et des explications présentés dans le rapport annuel de gestion du Centre de signalisation pour l'exercice terminé le 31 mars 2008, à l'exception des états financiers du Centre. La responsabilité de l'exactitude, de l'intégralité et de la divulgation de ces informations incombe à sa direction.

Notre responsabilité consiste à évaluer le caractère plausible et la cohérence générale de l'information, en nous basant sur le travail que nous avons réalisé au cours de notre examen. Ce rapport ne constitue pas une vérification.

Notre examen a été fondé sur les normes de l'Institut des vérificateurs internes. Les travaux ont consisté à prendre des renseignements, à utiliser des procédés analytiques, à réviser des calculs, à obtenir des pièces justificatives et à discuter de l'information fournie. Notre examen ne vise pas à vérifier les systèmes de compilation, à évaluer le contrôle interne ni à effectuer des sondages.

Au terme de notre examen, nous concluons que les résultats, les indicateurs, les données et les explications contenus dans le *Rapport annuel de gestion 2007-2008* paraissent plausibles et cohérents.

Morin Desrochers Beaulieu

MORIN DESROCHERS BEAULIEU, comptables agréés S.E.N.C.

Québec, juillet 2008

La présentation de l'organisation

Le Centre de signalisation (CSi) est une unité administrative du ministère des Transports (MTQ) régie par une convention de performance et d'imputabilité et qui a l'obligation de rendre compte de ses activités depuis le 1er avril 2001. Son principal client est le MTQ. Le CSi est autorisé à traiter avec l'ensemble des ministères et organismes gouvernementaux et, dans les situations d'urgence, avec tous les organismes publics et privés.

SA MISSION

Le CSi a pour mission de fournir à des clientèles gouvernementales des services et des produits de signalisation routière et d'information tout en améliorant continuellement l'efficacité de ses processus et en instaurant de saines pratiques de développement durable.

VALEURS

Dans la volonté affirmée du CSi de satisfaire ses clientèles et de reconnaître l'importance de son personnel, des valeurs de rigueur, de vigueur et de fierté constitueront ses guides quotidiens.

Le CSi offre des produits et services de qualité, les échéanciers sont respectés et les prix sont concurrentiels.

ENJEUX STRATÉGIQUES

Le CSi doit devenir un lieu d'expertise de pointe reconnu en matière de signalisation routière et d'information.

Le CSi doit demeurer un chef de file en tant que fournisseur de signalisation routière et d'information.

Le CSi doit augmenter son chiffre d'affaires afin d'appuyer son développement.

LES RESSOURCES HUMAINES

Pour l'exercice financier 2007-2008, le CSi a disposé d'un effectif autorisé de 31 équivalents temps complet (ETC) qui ont été pleinement utilisés.

LE COMITÉ CONSULTATIF

Un comité consultatif conseille le sous-ministre des Transports et le directeur du Centre de signalisation. Son rôle est de favoriser une gestion éclairée du CSi. Il a tenu sa première réunion en septembre 2006; la fréquence des réunions a été établie à deux par année.

À l'origine, le comité consultatif était composé de gestionnaires du MTQ représentatifs des clientèles ministérielles, d'un directeur en production de signalisation routière pour une ville importante ainsi que du directeur du CSi. Malgré l'annonce de la privatisation des activités du CSi le 24 mai 2007, le comité consultatif a tenu une réunion le 30 mai 2007. Les principaux sujets traités ont été les suivants : présentation du *Rapport annuel de gestion 2006-2007*, état de situation sur l'acquisition d'un progiciel de gestion manufacturière et financière, information sur le Programme de mise à niveau de la signalisation routière et démonstration du site Internet du CSi.

À la suite de l'approbation, le 20 juin 2007, du budget 2007-2008 confirmant le processus de privatisation des activités du CSi, le rôle et la composition du comité consultatif ont été revus pour mettre en place un comité ministériel de transition. Ce dernier permettra de préciser les besoins des unités territoriales en matière d'approvisionnement en panneaux de signalisation routière. Il vise aussi à analyser les solutions, à valider les échéanciers et à informer les autorités ministérielles de la démarche à suivre. Le comité a tenu une première réunion en octobre 2007, durant laquelle les membres ont établi une liste des éléments à considérer. Ils se sont aussi entendus pour mener les prochaines consultations de manière différente, soit par courriel ou encore par conférence téléphonique.

Les faits saillants de 2007-2008

Le CSi a atteint des volumes de production impressionnants dans le domaine des panneaux de supersignalisation et des panneaux sur tôle d'aluminium

Sans conteste, le fait saillant de l'année 2007-2008 concerne les volumes de production de panneaux de supersignalisation et de panneaux sur tôle d'aluminium. Dans un climat incertain découlant de l'annonce de la privatisation des activités du Centre, on peut affirmer que l'équipe du CSi a rempli ses engagements. Pour la dernière année complète de production du Centre, elle a su démontrer que les actions de l'entreprise sont fondées sur la rigueur, la vigueur et la fierté, et ce, tous les jours et durant toute l'année.

Répondre à 3 710 commandes majoritairement pour les unités territoriales du MTQ, assembler un nombre record de 804 panneaux de supersignalisation et fabriquer plus de 43 000 panneaux sur tôle d'aluminium ont constitué, en 2007-2008, des premières pour le CSi. De plus, ces panneaux ont été livrés en grande partie dans les délais prescrits. Un léger pourcentage a même été livré plus rapidement que l'objectif établi.

Naturellement, cette production importante a influencé les résultats financiers. Les revenus 2007-2008 ont dépassé les 7,7 millions de dollars et ont permis de dégager un surplus financier de plus de 600 000 $. L'autofinancement du CSi s'est donc poursuivi pour une septième année consécutive. Les surplus accumulés dépassent maintenant 2,4 millions de dollars.

Le CSi a poursuivi l'amélioration de ses façons de faire au chapitre de la production des panneaux de signalisation et de l'administration

En ce qui concerne les panneaux sur tôle d'aluminium et les panneaux de supersignalisation, le Centre de signalisation a procédé à de nombreuses améliorations pour augmenter son efficacité et son efficience. Ces améliorations ont porté autant sur les techniques de production que sur l'administration.

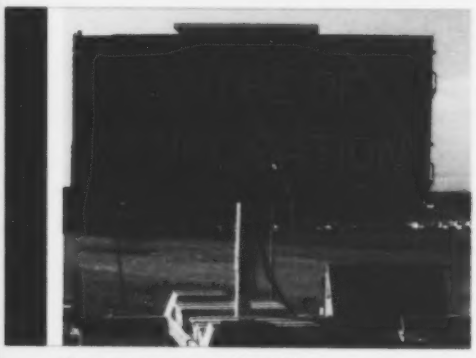
Pour ce qui est des techniques de production, une table de découpage informatisé des pellicules a été achetée et, par conséquent, le personnel a dû suivre une formation adaptée pour être capable d'utiliser cet outil polyvalent à sa pleine valeur. Deux autres améliorations intéressantes ont été apportées : les bassins de lavage des tôles et profilés d'aluminium ont été renforcés pour éviter tout déversement inopiné et la ventilation du secteur de la sérigraphie a été retouchée pour assurer aux employés un environnement de travail sécuritaire. Aussi, non seulement le suivi de l'inventaire des produits semi-finis a été resserré, mais on a réorganisé le magasin pour permettre une sortie rapide des produits finis en stock. Enfin, la procédure de chargement des panneaux de supersignalisation sur la remorque spécialisée a été simplifiée afin, encore une fois, de créer un environnement de travail sécuritaire.

Plusieurs actions ont été entreprises du côté de l'administration. Un contrôle additionnel impliquant une vérification de la qualité par échantillonnage a été instauré pour garantir que les factures étaient conformes aux bons de livraison. La gestion des crédits a été mieux encadrée en ajoutant une autorisation par une tierce partie. Un nouveau mécanisme a été mis en place pour effectuer des relances sur les comptes clients en souffrance depuis 60 jours ou plus avec l'objectif d'en limiter le nombre.

Le CSi a consolidé ses capacités de gestion de projets d'envergure en signalisation dynamique

Pour le secteur Soutien technique, recherche et développement du CSi, l'année 2007-2008 a été marquée par une nette consolidation des acquis concernant la gestion de projets d'envergure en signalisation dynamique. Les demandes des unités territoriales ont été nombreuses à la suite de la tournée provinciale de l'an passé.

Les mandats reçus au CSi ont nécessité la gestion de 12 projets d'implantation d'autant de panneaux à messages variables permanents sur autoroute (PMVA et PMVL [panneaux à messages variables latéraux]) et en milieu urbain (PMVU) dans plusieurs directions territoriales. Le CSi a réalisé la gestion de ces projets à partir de la définition des besoins jusqu'à la certification finale en fin d'implantation. L'élaboration des plans et devis et la réalisation des appels d'offres d'approvisionnement de ces produits hautement technologiques ont été au cœur de ces projets. Pour les directions territoriales, l'implantation de ces 12 panneaux à messages variables permanents a nécessité un investissement d'environ 2 millions de dollars sur deux années budgétaires.



Panneau à messages variables mobile.

En plus de l'implantation de ces panneaux, le CSi a réalisé un projet interne qui visait à moderniser son parc de panneaux à messages variables mobiles (PMVM) quant à la composition des équipements à offrir en location et à l'administration du parc.

Le parc locatif de PMVM comprenait, au 31 mars 2008, plus de 125 appareils dont près de 50 % de nouvelle génération offrant une gamme plus étendue de fonctionnalités aux utilisateurs. Les PMVM de ce parc d'équipements sont très majoritairement loués pour une période de 12 mois. Devant l'évolution rapide des technologies dans ce domaine, les taux de location et les règles d'amortissement ont été revus. À la fin de 2007-2008, le parc de PMVM valait approximativement 2 millions de dollars

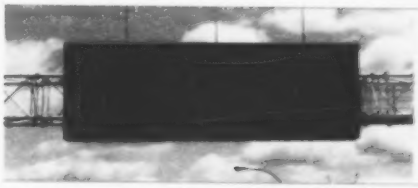
Pour maintenir à jour ses connaissances et partager son expertise, l'équipe s'est dotée d'un plan de formation en plus de faire partie de certains comités techniques et de participer à des congrès ou colloques.

Les principaux produits et services

Conformément à sa mission, le CSi se spécialise dans la conception, la fabrication et la fourniture de panneaux et de produits de signalisation routière et d'information. La clientèle ministérielle du Centre peut se procurer ses produits et services par catalogue électronique. Les autres clientèles gouvernementales ont maintenant accès à des informations sur le CSi grâce à son site Internet.

Les principaux produits

- Signalisation sur tôle d'aluminium
- Supersignalisation sur profilé d'aluminium
- Signalisation de courte durée sur divers matériaux
- Systèmes de signalisation dynamique de diverses natures : PMVM, PMVL, PMVA (sur autoroute), systèmes intelligents ou STI, supersignalisation dynamique à pentures, etc.
- Structures permanentes pour les campagnes d'information gouvernementales
- Caméra mobile avec ou sans mât télescopique
- Nombreux autres produits de signalisation



Panneau à messages variables aérien sur portique.

Campagne de sensibilisation.

Les principaux services

- Dépannage en situation d'urgence ou suppléance à défaut d'offres de service sur le marché
- Conception et fabrication de produits de signalisation
- Gestion de contrats associés à la signalisation (préparation de devis, gestion d'appels d'offres et gestion de la réalisation)
- Location et entretien de PMVM
- Gestion de garantie et entretien de panneaux de signalisation de toute nature (PMVL, panneaux structuraux communément appelés « bornes d'accueil », etc.)
- Gestion complète de projets de mise à niveau de la signalisation
- Gestion de garantie et d'entretien
- Gestion des routes et des circuits touristiques

La clientèle

Le MTQ est sans contredit le principal client du CSi puisqu'il compte, bon an mal an, pour 85 % à 90 % de son chiffre d'affaires annuel. Les 60 centres de services et les 14 directions territoriales de ce ministère sont considérés davantage comme des partenaires que comme des clients. Les nouveaux produits et services viennent répondre à un besoin exprimé par les unités du MTQ afin d'assurer la sécurité sur les routes du Québec.

Le CSi compte également parmi ses clients habituels quelques organismes gouvernementaux, dont les principaux sont Tourisme Québec, l'Agence métropolitaine de transport et le Secrétariat à la communication gouvernementale du Conseil exécutif. Les promoteurs régionaux des routes et circuits touristiques constituent également une clientèle importante. Certes, le volume d'affaires provenant des clients autres que le MTQ a subi une baisse en 2007-2008 à la suite de l'abandon des activités de prospection.

Les relations avec la clientèle

Le Service à la clientèle du CSi entretient constamment des relations avec ses principaux clients. Les deux préposés à la clientèle sont directement responsables des clients qui leur sont assignés. Ils fournissent des informations de base, notent les commandes de panneaux standards et en assurent le suivi. De plus, ils soutiennent leurs clients dans la préparation des spécifications de produits non standards.

Le Service à la clientèle du CSi a été fortement touché par l'annonce de la privatisation des activités du Centre. Les trois professionnels qui administraient et assuraient le développement de ce secteur sont partis rapidement, ce qui a provoqué l'arrêt des activités de prospection et l'abandon de projets avec de nombreux clients.

Le CSi a mis au point un outil d'expression des besoins permettant aux unités territoriales de faire connaître leur volume de travail pour l'année financière 2008-2009. En sachant à l'avance le nombre de panneaux de signalisation commandés et de projets de signalisation dynamique à réaliser, le CSi se donne les moyens de mieux planifier sa production et les ressources nécessaires.

La synthèse des résultats 2007-2008

Thème	Indicateur	Cible	Résultat 2007-2008	Résultat 2006-2007
Thème 1 : Satisfaction du MTQ				
1.1 Maintenir la satisfaction du MTQ	Pourcentage de satisfaction du MTQ	95 %	s. o.	s. o.
Thème 2 : Compétitivité des produits de signalisation				
2.1 Maintenir un haut degré d'attractivité des produits	Pourcentage des produits standards livrés dans les délais	90 %	92 %	93 %
2.2 Maintenir un haut degré d'attractivité des produits	Pourcentage des principaux produits dont les prix sont égaux ou inférieurs au marché	90 %	Non atteint	94 %
Thème 3 : Chiffre d'affaires – Clientèle MTQ				
3.1 Augmenter le volume d'affaires provenant du MTQ	Pourcentage d'augmentation des revenus 2007-2008 par rapport aux revenus 2006-2007	10 %	24 %	Nouvel indicateur
Thème 4 : Chiffre d'affaires – Autres clientèles				
4.1 Augmenter le volume d'affaires des clients autres que le MTQ	Pourcentage d'augmentation des revenus externes 2007-2008 par rapport aux revenus 2006-2007	10 %	Non atteint	Nouvel indicateur
Thème 5 : Développement de l'entreprise				
5.1 Offrir de nouveaux produits et services à valeur ajoutée	Disponibilité de nouveaux produits et services	2	2	Nouvel indicateur
Thème 6 : Utilisation des ressources humaines				
6.1 Maintenir la certification ISO 9001 (2000)	Pourcentage de réalisation des activités prioritaires prévues dans le Plan d'amélioration continue	100 %	s. o.	100 %
Thème 7 : Performance opérationnelle du CSi				
7.1 Augmenter la productivité de l'usine	Pourcentage d'autofinancement	101 %	108 %	104 %

Les résultats détaillés 2007-2008

THÈME 1
SATISFACTION DU MTQ

Objectif	Indicateur	Cible	Résultat 2007-2008	Résultat 2006-2007
1.1 Maintenir la satisfaction du MTQ	Pourcentage de satisfaction du MTQ	95 %	s. o.	s. o.

La réalisation du sondage 2007-2008 sur la satisfaction des clientèles du ministère des Transports du Québec, essentiellement les directions territoriales et les centres de services, était planifiée pour le mois de mars 2008. Ce sondage devait donner suite à celui de mai 2006 (portant sur l'année budgétaire 2005-2006) qui avait confirmé la haute satisfaction des clientèles avec un résultat global de 95 %. Cette proportion dépassait de 5 % la cible visée.

Dans le budget adopté le 20 juin 2007, le gouvernement du Québec annonçait la privatisation du Centre de signalisation. Les autorités du MTQ ont jugé bon d'annuler la réalisation du sondage clientèle 2007-2008. Cette décision s'est appuyée essentiellement sur le fait que le CSi devait concentrer prioritairement ses énergies sur la réalisation d'un plan de privatisation de ses activités qui ne mettrait pas en péril l'approvisionnement des unités territoriales en panneaux sur tôle d'aluminium et en panneaux de supersignalisation.

THÈME 2
COMPÉTITIVITÉ DES PRODUITS DE SIGNALISATION

Objectif	Indicateur	Cible	Résultat 2007-2008	Résultat 2006-2007
2.1 Maintenir un haut degré d'attractivité des produits	Pourcentage des produits standards livrés dans les délais	90 %	92 %	93 %

En 2006-2007, le CSi avait respecté les délais de livraison des produits standards dans 93 % des cas, ce qui correspond à 3 % de plus que la cible de 90 %. Pour l'année 2007-2008, la cible a de nouveau été établie à 90 %.

En 2007-2008, le CSi a encore obtenu des résultats plus qu'intéressants : les délais de livraison ont été respectés dans 92 % des cas, une légère diminution de 1 % par rapport à l'année précédente. Pour cet indicateur, le Centre considère seulement les données portant sur les délais de livraison des panneaux de supersignalisation et sur ceux des panneaux standards normalisés (panneaux ayant trait à la norme de sécurité routière, communément appelée « NSR »). Ces deux types de panneaux représentent la très grande majorité du volume produit.

Petite signalisation.

En ce qui concerne la production de panneaux de signalisation routière, l'année 2007-2008 a été marquée par de nombreuses premières. Le CSi a traité 3 710 commandes, une augmentation de 70 % par rapport à son sommet de 2006-2007. De 2003 à 2007, la moyenne annuelle de production de panneaux sur tôle d'aluminium a été d'environ 34 000 panneaux; en 2007-2008, le CSi en a livré plus de 43 000 à ses clients. Autre première : 804 panneaux de supersignalisation ont été fabriqués pour les directions territoriales du ministère des Transports du Québec, une augmentation de 95 % par rapport à 2006-2007.

Au chapitre des panneaux sur tôle d'aluminium, le CSi a reçu 3 599 commandes de ses clients, ce qui implique la livraison de 43 186 panneaux; les délais de livraison ont été respectés dans 92,2 % des cas. Pour les panneaux de supersignalisation (111 commandes pour 804 panneaux), les résultats ont été décevants : les délais ont été respectés dans seulement 69 % des cas.

Objectif	Indicateur	Cible	Résultat 2007-2008	Résultat 2006-2007
2.2 Maintenir un haut degré d'attractivité des produits	Pourcentage des principaux produits dont les prix sont égaux ou inférieurs au marché	90 %	Non atteint	94 %

Depuis l'année budgétaire 2006-2007, le CSi réalise son exercice annuel de balisage des prix en établissant une comparaison entre les prix des quatre principaux types de produits du CSi et ceux proposés à des villes québécoises importantes ou payés par les autres provinces canadiennes. Ces quatre types de produits couvrent, année après année, la très grande majorité de la production du CSi.

Comme pour l'année budgétaire précédente, le volume des ventes pour chacun de ces quatre types de produits, c'est-à-dire leurs poids relatifs, est retenu pour bien refléter leur importance relative par rapport à l'ensemble des produits vendus. Ainsi, les panneaux normés sur tôle d'aluminium avec pellicule de type 1 représentent 86 % du total des produits vendus, tandis que ceux avec pellicule de type 4 et de type 7 correspondent à 6 % dans les deux cas. Les panneaux normés sur profilé d'aluminium avec pellicule de type 4 constituent les derniers 2 %. Pour l'année budgétaire 2007-2008, la cible a été fixée à 90 %.

Dans le but d'obtenir un échantillon plus important, le CSi a confié un mandat précis à une firme externe pour qu'elle réalise l'exercice de balisage des prix de vente 2007-2008. Ce mandat visait à mettre en évidence les prix obtenus à la suite d'un processus d'appel d'offres d'approvisionnement auprès de certaines villes du Québec. Ainsi, le CSi souhaitait établir une comparaison plus pointue avec ses produits les plus vendus, les panneaux sur tôle d'aluminium. Au total, sept sources ont accepté de fournir des informations : cinq villes importantes du Québec et deux provinces canadiennes.

Pour établir les écarts avec chacune des cinq villes et des deux provinces, les prix de référence du CSi ont été tirés du *Catalogue des biens de signalisation* produit par le Centre en date du 9 février 2006 (dernière mise à jour). Dans les deux tableaux qui suivent, les écarts entre les prix obtenus par les villes et les prix utilisés par les provinces sont documentés. La moyenne permet, dans les deux cas, de situer les prix du CSi par rapport au marché. Un troisième tableau regroupant les écarts des villes et ceux des provinces permet de mesurer l'atteinte ou non de l'objectif que s'est fixé le CSi pour l'année budgétaire 2007-2008.

INFORMATIONS PROVENANT DES VILLES (AU MÈTRE CARRÉ)

Villes	Ville 1		Ville 2		Ville 3		Ville 4		Ville 5		Écart CSi vs marché
	Nbre Soumissions	Écart moyen	Nbre Soumissions	Écart moyen	Nbre Soumissions	Écart moyen	Nbre Soumissions	Écart moyen	Nbre Soumissions	Écart moyen	
Panneaux normés sur tôle d'aluminium, pellicule de type 1											
	5	- 1,8 %	3	16,0 %	1	14,1 %	1	20,0 %	1	- 36,6 %	2,34 %
Panneaux normés sur tôle d'aluminium, pellicule de type 4											
	5	43,7 %	3	59,7 %	1	35,9 %	1	46,6 %	1	3,2 %	37,82 %
Panneaux normés sur tôle d'aluminium, pellicule de type 7											
	5	36,6 %	0	–	0	–	1	24,6 %	1	17,9 %	26,35 %
Panneaux normés sur profilé d'aluminium, pellicule de type 4											
	0		0		0		0		0		–

En ce qui a trait aux panneaux normés sur profilé d'aluminium, pellicule de type 4, il est tout à fait normal que les villes qui ont fourni de l'information n'en commandent pas; ce type de panneaux n'est utilisé que sur un réseau autoroutier.

Pour les panneaux sur tôle d'aluminium, les villes ont, en moyenne, obtenu de meilleurs prix que ceux du CSi. Toutefois, les prix du CSi étaient inférieurs à ceux obtenus par deux villes, dont la plus importante municipalité du présent balisage. Les écarts entre les différents prix obtenus par les villes confirment la présence d'une bonne compétition dans le marché de la fabrication des panneaux sur tôle d'aluminium.

Il est à noter que le balisage auprès des villes comporte des limites. Tout comme le CSi, les villes utilisent des tôles d'aluminium et des pellicules de différents types. Toutefois, ces matières premières sont-elles de la même qualité que celles utilisées par le CSi?

INFORMATIONS PROVENANT DES PROVINCES (AU MÈTRE CARRÉ)

Provinces	Province 1	Province 2	Écart CSi vs marché
Panneaux normés sur tôle d'aluminium, pellicule de type 1			
	- 19,7 %	- 75,0 %	**- 47,28 %**
Panneaux normés sur tôle d'aluminium, pellicule de type 4			
	- 36,0 %	–	**- 36,00 %**
Panneaux normés sur tôle d'aluminium, pellicule de type 7			
	- 3,7 %	- 70,0 %	**- 36,64 %**
Panneaux normés sur profilé d'aluminium, pellicule de type 4			
	–	- 51,1 %	**- 51,10 %**

Seulement deux provinces canadiennes ont fourni des informations, dont une seule a donné des renseignements à propos des panneaux normés sur profilé d'aluminium. Comme par les années passées (avec un plus grand nombre de provinces), les prix chargés par le CSi demeurent bien en deçà de ceux pratiqués par ces provinces.

BALISAGE DES PRIX DE VENTE POUR LES PRODUITS LES PLUS POPULAIRES (AU MÈTRE CARRÉ)

Écart des 5 villes par rapport au CSi	Écart des 2 provinces par rapport au CSi	Écart général du CSi par rapport au marché 7 sources (% en plus ou en moins)	Atteinte de l'objectif (oui ou non)	% des produits ≤ prix du marché (en pourcentage)
Panneaux normés sur tôle d'aluminium, pellicule de type 1				
2,34 %	-47,28 %	-11,83 %	Oui	**86 %**
Panneaux normés sur tôle d'aluminium, pellicule de type 4				
37,82 %	-36,00 %	25,51 %	Non	–
Panneaux normés sur tôle d'aluminium, pellicule de type 7				
26,35 %	-36,64 %	1,16 %	Non	–
Panneaux normés sur profilé d'aluminium, pellicule de type 4				
-	-51,10 %	-51,10 %	Oui	**2 %**
Total				**88 %**

Pour deux types de produits, les prix de vente du CSi sont inférieurs à ceux payés par les villes québécoises et les autres provinces canadiennes. Pour les panneaux normés sur tôle d'aluminium avec pellicule de type 1, l'écart est de 11,83 % en faveur du CSi. Les données proviennent de 13 sources différentes : 11 soumissions pour les villes et 2 provinces canadiennes. En ce qui concerne les panneaux normés sur profilé d'aluminium, le CSi offre un bien meilleur prix que celui de la province qui a servi de source d'information. Ces deux types de produits totalisent 88 % des produits vendus en 2007-2008. Avec ce total, on peut considérer que la cible de 90 % pour 2007-2008 n'a pas été atteinte.

Le CSi est moins performant pour ce qui est des panneaux normés sur tôle d'aluminium, pellicules de type 4 et de type 7, qui représentent 12 % des produits vendus. L'écart est important pour les panneaux sur tôle avec pellicule de type 4, tandis qu'il est marginal pour les panneaux sur tôle avec pellicule de type 7.

THÈME 3

CHIFFRE D'AFFAIRES - CLIENTÈLE MTQ

Objectif	Indicateur	Cible	Résultat 2007-2008	Résultat 2006-2007
3.1 Augmenter le volume d'affaires provenant du MTQ	Pourcentage d'augmentation des revenus 2007-2008 par rapport aux revenus 2006 2007	10 %	24 %	Nouvel indicateur

Au cours des deux dernières années, le CSi a mis l'accent sur le développement des affaires avec l'ensemble de ses clientèles. Pour les clientèles provenant du MTQ, toutes les directions territoriales ont été rencontrées, d'une part, pour connaître leurs besoins et leurs attentes et, d'autre part, pour présenter la gamme des produits et services offerts par le Centre.

Sur le plan des panneaux de signalisation routière, un processus d'expression des besoins a été mis en place afin de connaître, avant le début d'une nouvelle année financière, les besoins des directions territoriales et des centres de services.

Ces deux exercices de prise de connaissance des besoins et des attentes des principales clientèles du CSi ont nettement porté fruit en 2007-2008. Le Centre de signalisation s'était donné, dans son *Plan d'action 2007-2008*, une cible ambitieuse de 10 %. L'augmentation du chiffre d'affaires provenant du MTQ a fait un bond important de 24 %, passant de 5 687 030 $ à 7 061 210 $.

THÈME 4

CHIFFRE D'AFFAIRES - AUTRES CLIENTÈLES

Objectif	Indicateur	Cible	Résultat 2007-2008	Résultat 2006-2007
4.1 Augmenter le volume d'affaires des clients autres que le MTQ	Pourcentage d'augmentation des revenus externes 2007-2008 par rapport aux revenus 2006-2007	10 %	Non atteint	Nouvel indicateur

Le tableau ci-dessous présente les données sur les revenus provenant du MTQ et de plusieurs autres sources. Elles concernent les revenus internes versus les revenus externes.

RÉPARTITION DES REVENUS PAR LIGNE D'AFFAIRES ET CLIENTÈLES

Lignes d'affaires	MTQ ($)	Autres Min. ($)	Org. Gouvern. ($)	Municipalités ($)	Ent. Privées ($)	Totaux ($)
Panneaux sur tôle d'aluminium	1 939 698	30 823	18 167	0	0	**1 988 688**
Panneaux sur profilé d'aluminium	2 388 322	0	282	0	0	**2 388 605**
Panneaux d'information sur divers matériaux	272 262	17 957	32 495	26 550	0	**349 264**
Location de panneaux à messages variables mobiles (PMVM)	1 126 042	0	1 900	0	4 324	**1 132 266**
Gestion de projets et circuits touristiques régionaux	1 161 659	2 653	123 485	0	30 663	**1 318 460**
Produits divers	173 227	16 091	19 092	10 818	0	**219 227**
	7 061 210	**67 523**	**195 422**	**37 368**	**34 987**	**7 396 510**

Pour cet exercice financier, le CSi visait à augmenter de 10 % par rapport à 2006-2007 les revenus provenant des ministères et organismes autres que le MTQ. Les revenus externes comprennent ceux obtenus des activités faisant partie des cinq principales lignes d'affaires du CSi ainsi que ceux des produits divers.

RÉPARTITION DES VENTES À LA CLIENTÈLE EXTERNE

	2007-2008 ($)	2006-2007 ($)
Autres ministères	67 523	166 217
Organismes gouvernementaux	195 422	431 221
Municipalités	37 368	31 568
Entreprises privées	34 987	5 096
Total	**335 300**	**634 102**

Avec des revenus de 335 300 $ provenant de clients autres que le MTQ, le CSi n'atteint pas la cible de 700 000 $. Le résultat de 2007-2008 constitue un recul de plus de 298 000 $ par rapport au résultat de l'année précédente.

Cette performance décevante s'explique par un arrêt complet des activités de développement des affaires auprès des clientèles externes à la suite de l'annonce de la privatisation des activités du CSi au tout début de l'année 2007-2008. Dans un premier temps, les trois professionnels du secteur Service à la clientèle et soutien à la gestion ont quitté le Centre pour occuper des emplois à l'avenir moins incertain dans d'autres organisations. Sans ressource expérimentée en développement des affaires, beaucoup des acquis de l'année précédente n'ont pas donné les retombées attendues. Enfin, quelques dossiers promettant des revenus intéressants ont dû être abandonnés, encore une fois faute de ressources pour encadrer la relation entre le client et le fournisseur.

THÈME 5

DÉVELOPPEMENT DE L'ENTREPRISE

Objectif	Indicateur	Cible	Résultat 2007-2008	Résultat 2006-2007
5.1 Offrir de nouveaux produits et services à valeur ajoutée	Disponibilité de nouveaux produits et services	2	2	Nouvel indicateur

Comme par les années passées, le secteur Soutien technique, recherche et développement du Centre de signalisation a su répondre aux besoins et aux attentes des directions territoriales du MTQ. Deux nouveaux produits hautement technologiques ont été rendus disponibles : une caméra mobile sur remorque et un panneau à messages variables monté sur un véhicule.

La caméra de vidéosurveillance, équipée d'une génératrice, de batteries et de panneaux solaires, permet, entre autres choses, de contrôler les chantiers routiers à partir d'un poste de travail situé à distance. Elle offre de nombreuses fonctionnalités permettant une bonne flexibilité : comptage routier, système de gestion de files d'attente, gestion des incidents et sonde météorologique. Cette caméra est pleinement opérationnelle depuis l'été 2007.

Des clients des directions territoriales ont manifesté le besoin d'utiliser un véhicule avec un panneau à messages variables monté à l'arrière de la cabine du conducteur. Grâce à la coopération du Centre de gestion de l'équipement roulant, qui a conçu un support spécial, il a été possible de réaliser un projet-pilote pour l'utilisation de flèches de direction uniquement. Les tests ont été concluants et leurs résultats seront présentés à la table V signalisation routière du MTQ.

THÈME 6

UTILISATION DES RESSOURCES HUMAINES

Objectif	Indicateur	Cible	Résultat 2007-2008	Résultat 2006-2007
6.1 Maintenir la certification ISO 9001 (2000)	Pourcentage de réalisation des activités prioritaires prévues dans le Plan d'amélioration continue	100 %	s. o.	100 %

Depuis plusieurs années, le Centre de signalisation préparait un plan d'amélioration continue (et y ajoutait des éléments en cours de route) dans lequel l'équipe de direction ciblait des activités à réaliser en priorité. Au cours des trois premières réunions de l'année 2007-2008 du comité de direction du Centre, qui ont eu lieu les 26 avril, 23 mai et 20 juin 2007, les gestionnaires ont effectué un suivi serré afin d'être en mesure de réaliser la totalité des activités prioritaires prévues dans ce plan d'amélioration. Dès l'annonce de la privatisation des activités, le CSi a cependant décidé de ne pas renouveler sa certification ISO 9001 (2000) tout en s'assurant de mettre à jour ses processus de qualité jusqu'en janvier 2008, date de fin de l'enregistrement.

Le CSi a continué dans la même veine en mettant en place un comité interne de transition. Ce dernier a préparé une liste d'activités à réaliser pour garantir une année 2008 productive en fonction des besoins des unités territoriales du MTQ. Toutes les activités répertoriées ont été rapidement réalisées.

Malgré l'absence d'un plan formel d'amélioration continue, plusieurs améliorations ont été apportées à l'administration et au fonctionnement du Centre. Sur le plan administratif, les processus de traitement des crédits et de suivi des comptes clients ainsi que le processus de contrôle de la facturation versus les bons de livraison se veulent nettement plus rigoureux. Du point de vue des opérations, la procédure de déchargement de la remorque de livraison des panneaux de supersignalisation a été revue pour en augmenter la sécurité, et le processus de suivi des inventaires a été optimisé devant la nécessité de synchroniser les achats de matières premières avec l'arrêt prochain des activités du CSi. Du côté technique, les temps de préparation des soies de sérigraphie ont été réduits de 80 %, permettant de répondre à un bon volume de commandes urgentes. Enfin, les temps d'emballage des produits finis ont été réduits par l'achat de deux emballeuses à batterie.

THÈME 7

PERFORMANCE OPÉRATIONNELLE DE L'USINE

Objectif	Indicateur	Cible	Résultat 2007-2008	Résultat 2006-2007
7.1 Augmenter la productivité de l'usine	Pourcentage d'autofinancement	101 %	108 %	104 %

À titre d'unité administrative du MTQ sous convention de performance et d'imputabilité, le CSi a pleinement autofinancé ses activités en 2007-2008, et ce, pour une septième année consécutive. Selon les états financiers, les revenus totaux ont été de 7 751 912 $ (7 396 510 $ auxquels sont ajoutés 355 402 $ provenant de la récupération de l'aluminium), alors que les dépenses se sont chiffrées à 7 146 328 $. Avec un surplus financier de 605 584 $, le degré d'autofinancement atteint donc 108 %. Des actions en développement des affaires, notamment au chapitre de la signalisation dynamique et de la fabrication de panneaux de supersignalisation, ont permis d'atteindre à nouveau l'autofinancement requis par la Convention de performance et d'imputabilité.

Les revenus de plus de 7 060 000 $ rapportés par un seul client, le MTQ, constituaient 91 % du chiffre d'affaires du CSi en 2007-2008. Ce dernier réalise des activités dans cinq principales lignes d'affaires générant la très grande majorité de ses revenus annuels. Certes, une certaine partie de ces revenus proviennent d'activités connexes à ses lignes d'affaires principales.

RÉPARTITION DES REVENUS PAR LIGNES D'AFFAIRES

Lignes d'affaires	Produits/Services	Revenus ($)	Revenus (%)
Panneaux sur tôle d'aluminium	Signalisation routière selon les normes ou pour des besoins spéciaux	1 988 688	27
Panneaux sur profilé d'aluminium	Supersignalisation routière	2 388 605	32
Panneaux d'information sur divers matériaux	Campagnes annuelles ou spécifiques d'information sur le réseau	349 264	5
Location de panneaux à messages variables mobiles	Gestion de la circulation sur le réseau	1 132 266	15
Gestion de projets et circuits touristiques régionaux	Signalisation dynamique (PMV) et circuits touristiques et projet relampage Hydro	1 318 460	18
	Sous-total	7 177 283	97
Produits divers	Délinéateurs, poteaux de différentes grandeurs, etc.	219 227	3
	Total	**7 396 510**	**100**

Des revenus d'autres sources (principalement le recyclage d'aluminium récupéré) représentent une somme de 355 402 $. Bien qu'ils ne soient pas considérés comme une ligne d'affaires à proprement parler, ils font augmenter les revenus totaux à 7 751 912 $.

Au fil des ans, le CSi a graduellement augmenté à cinq le nombre de ses principales lignes d'affaires. Ces cinq lignes d'affaires ont produit, en 2007-2008, 97 % de ses revenus. Par rapport à 2006-2007, quatre lignes d'affaires ont vu leurs revenus augmenter de façon importante tandis que la ligne d'affaires portant sur les panneaux d'information a connu un net recul.

Le gain le plus important concerne les panneaux de supersignalisation, qui ont rapporté plus de 1 000 000 $ par rapport à l'année précédente. Dans l'ordre, les panneaux sur tôle d'aluminium, la gestion de projets et la location de panneaux à messages variables mobiles ont généré eux aussi d'intéressantes augmentations de revenus équivalant à 1 000 000 $.

Dans la conclusion de son *Plan d'action 2007-2008*, le Centre de signalisation affirme qu'il veut consolider son organisation tant sur le plan de son administration que sur celui de son fonctionnement. À cet effet, il s'est donné le défi d'obtenir des résultats tangibles basés sur huit indicateurs de performance stratégiques comportant des cibles ambitieuses. L'annonce, en juin 2007, de la prochaine privatisation des activités du CSi a entraîné le retrait des deux indicateurs stratégiques qui visaient le long terme et qui étaient tournés vers l'avenir. Il ne reste donc que six indicateurs sur lesquels le CSi a rendu compte dans le présent rapport annuel de gestion. Les résultats se révèlent positifs dans quatre cas sur six.

Sur le plan opérationnel

En plus des indicateurs stratégiques, le CSi s'est lancé, pour 2007-2008, un défi additionnel en ajoutant huit indicateurs de performance opérationnels. Voici quelques commentaires sur chacun de ces indicateurs :

- Le comité consultatif a été modifié pour devenir un comité ministériel de transition dont les avis ont été retenus pour la préparation du Plan de privatisation des activités du CSi.

- Le site Internet du CSi a vu le jour le 29 mai 2007, permettant aux clientèles d'avoir une source d'information rapide sur les activités du Centre. Les travaux visant à ajouter des fonctionnalités pour en faire un site transactionnel ont été abandonnés dès l'annonce de la privatisation du CSi.

- Pour une deuxième année, une lettre a été transmise à la fin octobre 2007 aux directions territoriales et aux centres de services concernant l'expression des besoins 2008-2009 en matière de commandes de panneaux sur tôle d'aluminium, de panneaux de supersignalisation et de signalisation dynamique. La compilation des données a été effectuée en décembre 2007.

- Le système maison permettant d'établir le prix de revient des principaux produits normés a passé avec succès l'étape du rodage. Il a été utilisé à de nombreuses reprises pour répondre à des besoins ponctuels.

- Au regard du développement des ressources, l'accent a été mis sur l'acquisition des compétences individuelles, ce qui permet d'augmenter le degré d'expertise et la polyvalence du personnel du CSi. L'objectif était encore de réaliser le plan de formation retenu.

- En ce qui a trait à la prévention en santé et sécurité au travail, l'objectif était de réunir au moins quatre fois le comité santé-sécurité au travail pour corriger les problématiques les plus pressantes. Le comité a tenu cinq réunions qui ont permis de mieux contrôler les aspects touchant la santé et la sécurité du personnel du CSi.

- En ce qui concerne le développement durable, le CSi s'était donné une cible de 130 tonnes métriques d'aluminium à récupérer ou à recycler. Le résultat final est de 212 tonnes métriques.

- Comme par les années passées et encore plus dans une période de changements appréhendés, le CSi n'a pas été en mesure de publier des informations sur les nouvelles tendances dans les domaines de la signalisation dynamique.

Étant donné le climat d'incertitude, les résultats de l'action du CSi sur le plan opérationnel sont fort valables, voire très satisfaisants.

Les défis de la privatisation

Pour l'année 2008-2009, le CSi et son équipe devront s'attaquer à un grand nombre de défis en matière de ressources humaines et de fonctionnement. Le plus impératif de ces défis est celui de la gestion des ressources humaines, qui doit aller au-delà d'une simple gestion des effectifs. Pour tous les employés du CSi, la future privatisation du Centre constitue une perte importante après tant d'efforts pour améliorer le fonctionnement interne et pour mieux répondre aux besoins de ses clientèles. Ce défi majeur doit être abordé avec doigté et humanité. Communication, efficacité et efficience seront les mots clés d'un exercice de gestion du changement qui redéfinira le plan de carrière d'une trentaine de personnes.

La stratégie pour relever les défis opérationnels s'articulera autour de la réalisation de la haute saison de production 2008 dans un contexte de privatisation. Cette réalisation doit s'appuyer sur les mêmes valeurs que celles qui ont servi à bâtir la réputation du CSi : rigueur, vigueur et fierté. De plus, une attention particulière sera portée aux inventaires de matières premières afin de bien remplir les commandes des clientèles du MTQ. Aussi, les unités territoriales du MTQ connaîtront les principales étapes de la privatisation du CSi grâce à un plan de communication proactif. Enfin, un soutien important sera apporté aux unités territoriales du MTQ pour simplifier le transfert du CSi vers de nouveaux fournisseurs.

L'année 2008-2009 sera une année plus que délicate pour le CSi. Des efforts importants devront être faits pour s'adapter à des situations nouvelles et souvent imprévues. L'équipe du CSi a toujours rempli ses engagements; nul doute qu'elle y parviendra encore une fois.

Fonds pour la vente de biens et services
Les états financiers du Centre de signalisation
2007-2008

Bilan non consolidé – non vérifié
au 31 mars

	2008	2007
ACTIF		
Actif à court terme		
Encaisse	**1 368 079 $**	901 864 $
Créances	**756 455**	865 200
Stocks (notes 3 et 5)	**1 704 818**	1 563 475
Frais reportés	**-**	1 700 579
	3 829 352	5 031 118
IMMOBILISATIONS CORPORELLES (notes 3 et 6)	**2 026 941**	1 617 506
	5 856 293 $	6 648 624 $
PASSIF		
Passif à court terme		
Dettes d'exploitation	**1 178 079 $**	2 393 518 $
Produits reportés (note 8)	**239 776**	238 804
Dette à long terme échéant au cours du prochain exercice (note 11)	**240 462**	230 537
	1 658 317	2 862 859
DETTE À LONG TERME (note 11)	**1 734 732**	1 976 005
	3 393 049	4 838 864
SURPLUS ACCUMULÉ	**2 463 244**	1 809 760
	5 856 293 $	6 648 624 $

Éric Breton
Administrateur du Fonds
Directeur du Centre de signalisation

Denys Jean
Sous-ministre des Transports

État des résultats non consolidé – non vérifié pour l'exercice terminé le 31 mars

	2008	2007
CHIFFRES D'AFFAIRES		
Panneaux de signalisation et d'information	**4 717 707 $**	4 210 896 $
Panneaux à messagerie variable	**2 189 708**	1 626 259
Divers autres produits de signalisation	**184 776**	90 722
	7 092 191	5 927 877
COÛT DES MARCHANDISES VENDUES		
Produit finis – début de période	**345 453**	347 456
Coût des produits fabriqués (annexe A)	**5 400 065**	4 565 657
	5 745 518	4 913 113
Produits finis – fin de période	**258 881**	345 453
	5 486 637	4 567 660
BÉNÉFICE BRUT	**1 605 554 $**	1 360 217 $
FRAIS D'EXPLOITATION		
Frais de livraison	**159 195 $**	125 270 $
Location et entretien d'équipement	**119 342**	141 296
Loyer et entretien des locaux	**403 904**	339 547
	682 441	606 113
FRAIS D'ADMINISTRATION		
Salaires et avantages sociaux	**469 174**	451 135
Frais d'occupation	**49 119**	59 039
Frais de déplacement et de représentation	**20 619**	26 417
Frais de télécommunications	**30 306**	24 121
Honoraires professionnels	**242 801**	300 512
Dépenses de bureau	**20 834**	29 215
Frais financiers	**38 610**	50 376
Amortissement des autres immobilisations	**27 019**	25 611
	898 482	966 426
AUTRES ÉLÉMENTS		
Autres revenus	**659 721**	837 595
Autres frais	**66 425**	41 497
Autres pertes	**12 343**	320 785
	580 953	475 313
BÉNÉFICE NET	**605 584 $**	262 991 $

État du surplus accumulé non consolidé – non vérifié pour l'exercice terminé le 31 mars

	2008	2007
Surplus accumulé de l'exercice		
Déjà établi	**1 809 760 $**	1 546 769 $
Redressement de l'exercice précédent (note 4)	**47 900**	-
Redressé	**1 857 660**	1 546 769
Surplus de l'exercice	**605 584**	262 991
Surplus accumulé	**2 463 244 $**	1 809 760 $

État des flux de trésorerie non consolidé – non vérifié pour l'exercice terminé le 31 mars

	2008	2007
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net	**605 584 $**	262 991 $
Éléments ne modifiant pas les liquidités		
Amortissement des immobilisations	**372 305**	204 516
Redressement de l'exercice antérieur	**47 900**	
	420 205	204 516
Variation des éléments hors caisse liés à l'exploitation		
Diminution des créances	**108 745**	745 541
Augmentation des stocks	**(141 343)**	233 922
Diminution des frais reportés	**1 700 579**	(219 628)
Diminution des dettes d'exploitation	**(1 215 439)**	(293 526)
Augmentation des produits reportés	**972**	-
	453 514	466 309
	1 479 303	933 816
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition d'immobilisations corporelles	**(781 740)**	(382 982)
	(781 740)	(382 982)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Remboursement de capital	**(231 348)**	-
	(231 348)	-
AUGMENTATION DE LA TRÉSORERIE ET DES ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE	**466 215**	550 834
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE AU DÉBUT DE L'EXERCICE	**901 864**	351 030
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE À LA FIN DE L'EXERCICE	**1 368 079 $**	901 864 $

Notes aux états financiers non consolidés – non vérifiés au 31 mars 2008

1. STATUTS CONSTITUTIFS ET NATURE DES ACTIVITÉS

Le Centre de signalisation (CSi) est devenu une unité sous convention de performance et d'imputabilité (CPI) depuis le 1er avril 2001. À cette date, il acquérait les actifs qu'il utilisait alors comme unité du ministère des Transports du Québec (Ministère) en contrepartie d'un financement par le Fonds consolidé du revenu. Sa vocation est d'assurer la disponibilité de panneaux de signalisation et d'autres accessoires connexes. Il fournit différents services inhérents à son domaine d'activité au Ministère, à d'autres ministères et organismes gouvernementaux ainsi qu'à des clients externes en situation d'urgence.

2. HYPOTHÈSE DE LA CONTINUITÉ D'EXPLOITATION

Les présents états financiers ont été préparés à partir des principes comptables qui s'appliquent à une entreprise en exploitation. Ceci présuppose que le CSi poursuivra son exploitation pendant un avenir prévisible et qu'il sera en mesure de réaliser ses actifs et de s'acquitter de ses dettes dans le cours normal de ses activités.

Cependant, le gouvernement du Québec a annoncé, au dépôt du budget des dépenses 2007-2008, la privatisation de certains services gouvernementaux, dont le CSi, dans le contexte de la modernisation de l'État. La fermeture du CSi est prévue pour le 31 mars 2009.

3. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Présentation des états financiers non consolidés

Les états financiers du CSi sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada à l'exception du fait qu'ils ne sont pas consolidés. Ces états financiers n'incluent pas les données relatives au réseau de parcs routiers ajouté au Fonds pour la vente de biens et services du MTQ le 1er avril 2006. Cependant, aux fins de la présentation des comptes publics, ils sont consolidés avec ceux de la Direction des parcs routiers.

Utilisation d'estimations

La préparation d'états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction ait recours à des estimations et à des hypothèses qui ont une incidence sur les montants de l'actif et du passif comptabilisés, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels à la date des états financiers, ainsi que sur les montants comptabilisés des produits et des charges au cours de l'exercice. Les résultats réels pourraient différer des résultats estimatifs.

Stocks

Les stocks de matières premières et de fournitures diverses sont évalués au moindre du coût et de la valeur de remplacement, le coût étant déterminé selon la méthode de l'épuisement successif. Les stocks de produits finis ainsi que les produits en cours de fabrication sont évalués au moindre du coût (y compris matières premières, main-d'œuvre directe et frais généraux de fabrication) et de la valeur de réalisation nette (réduite de la marge normale de bénéfice), le coût étant déterminé selon la méthode de l'épuisement successif.

Notes aux états financiers non consolidés – non vérifiés au 31 mars 2008

Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût d'origine. L'amortissement est calculé en fonction de leur durée de vie selon la méthode linéaire et les durées suivantes :

Équipement spécialisé	10 ans
Panneaux à message variables (PMV)	7 ans
Équipement de bureau	5 ans
Amélioration locatives	5 ans
Développement informatique	3 ans
Équipement informatique	3 ans

Régimes de retraite

La comptabilité des régimes à cotisations déterminées est appliquée aux régimes gouvernementaux interentreprises à prestations déterminées, compte tenu du fait que le CSi ne dispose pas de suffisament d'information pour appliquer la comptabilité des régimes à prestations déterminées.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie du CSi sont composés de l'encaisse, du découvert bancaire et des instruments financiers très liquides ayant une échéance initiale de trois mois ou moins.

4. REDRESSEMENT DE L'EXERCICE ANTÉRIEUR

Le solde des surplus accumulés au 31 mars 2007 a été augmenté de 47 900 $ correspondant à des produits reportés non transférés à l'état des résultats au cours de l'exercice antérieur. Le poste des produits reportés a été diminué d'autant.

5. STOCKS

	2008	2007
Matières premières	**973 733 $**	863 940 $
Fournitures diverses	**66 631**	42 439
Produits en cours	**405 573**	311 643
Produits finis	**258 881**	345 453
	1 704 818 $	1 563 475 $

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

			2008	2007
	Coût	**Amortissement cumulé**	**Valeur nette**	Valeur nette
Équipement spécialisé	**174 604 $**	**47 917 $**	**126 687 $**	116 297 $
Panneaux à messages variables	**3 232 269**	**1 366 545**	**1 865 724**	1 446 271
Équipement de bureau	**12 848**	**12 848**	**-**	1 705
Équipement informatique	**178 360**	**154 795**	**23 565**	32 070
Améliorations locatives	**50 989**	**40 024**	**10 965**	21 163
	3 649 070 $	**1 622 129 $**	**2 026 941 $**	1 617 506 $

Notes aux états financiers non consolidés – non vérifiés au 31 mars 2008

7. MARGE DE CRÉDIT

Dans le but de financer l'achat à court terme des panneaux de signalisation à messages variables, le CSi a négocié auprès du Fonds de financement du ministère des Finances une marge de crédit de deux millions de dollars.

La marge de crédit est utilisable et remboursable par tranches de 25 000 $ et porte intérêts quotidiennement selon le taux correspondant à la moyenne des taux des acceptations bancaires à un mois apparaissant à la page CDOR du système Reuters fixé à 10 h, ou selon tout autre taux approprié ou tout autre système de cotisations de remplacement, plus une marge de 0,3% tenant lieu de frais d'émission et de gestion.

À la fin du présent exercice financier, son solde était de zéro dollar.

8. PRODUITS REPORTÉS

Les produits reportés représentent les sommes facturées et reçues pour des locations, des garanties et de l'entretien de panneaux à messagerie variable.

Les produits reportés pour les cinq prochains exercices :

Exercice	Valeur
2008-2009	58 094 $
2009-2010	147 716
2010-2011	17 388
2011-2012	9 336
2012-2013	7 242
Total	**239 776 $**

9. AVANTAGES SOCIAUX

Régimes de retraite

Le poste « salaires et avantages sociaux » comprend la part de l'employeur aux régimes de retraite des employés. Cette part de l'employeur totalise 58 092 $ pour l'exercice 2007-2008 (81 069 $ en 2006-2007).

Vacances et congés de maladie

La provision pour vacances et congés de maladies à payer est normalement due au gouvernement du Québec et est imputée aux résultats de l'exercice. Pour cet exercice, elle est d'un montant de 23 328 $ (23 328 $ en 2006-2007).

10. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Le CSi est apparenté avec tous les ministères et les Fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable de la part du gouvernement du Québec. Le CSi n'a conclu aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers.

Notes aux états financiers non consolidés – non vérifiés au 31 mars 2008

11. DETTE À LONG TERME

	2008	2007
Billet portant intérêts au taux de 4,222 %, remboursable par versements mensuels au Fonds de financement du ministère des Finances du gouvernement du Québec; échéant le 28 avril 2011	**774 372 $**	1 005 720 $
Somme due au Fonds consolidé du revenu, sans intérêts ni modalité de remboursement	**1 200 822**	1 200 822
	1 975 194	2 206 542
Portion échéant au cours du prochain exercice	**240 462**	230 537
	1 734 732 $	1 976 005 $

Les remboursements en capital de la dette à long terme à effectuer durant les quatre prochains exercices sont les suivants :

Exercice	Valeur
2008-2009	240 462 $
2009-2010	250 813
2010-2011	261 607
2011-2012	21 490
Total	**774 372 $**

12. INSTRUMENTS FINANCIERS

Risque de crédit

Dans le cours normal de son exploitation, le CSi effectue le suivi de ses comptes clients. Le CSi ne croit pas être exposé à un niveau de risque plus élevé que la normale à l'égard de ses clients.

Risque lié au taux d'intérêt

Le CSi utilise une marge de crédit comportant un taux variable. Conséquemment, il encourt un risque d'intérêt en fonction de la fluctuation du taux d'intérêt préférentiel. Cependant, une variation de 1 % du taux préférentiel n'aurait pas une incidence significative sur les résultats et la situation financière du CSi.

Juste valeur

Pour certains instruments financiers du CSi, dont l'encaisse, les créances, les dettes d'exploitation et les charges à payer, les valeurs comptables sont comparables aux justes valeurs en raison de l'échéance prochaine de ces instruments financiers.

Pour la marge de crédit, la valeur comptable est assez près de la juste valeur en raison d'un taux variable d'intérêt sur la dette.

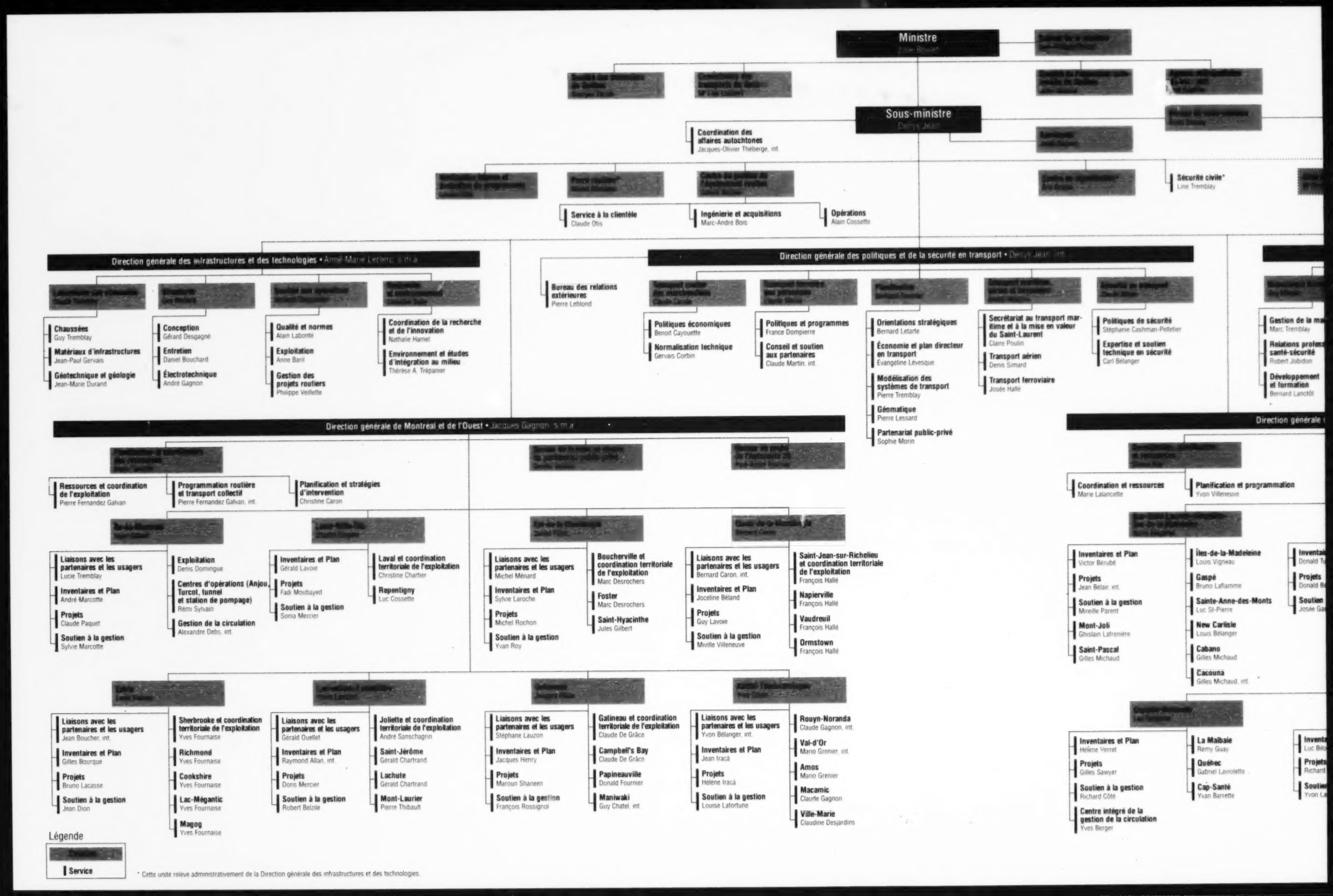
Pour la dette à long terme, la juste valeur est comparable à sa valeur comptable en raison du taux d'intérêt qui est comparable au taux courant du marché.

13. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres comparatifs ont été reclassés pour se conformer à la présentation de l'exercice courant.

État du coût des produits fabriqués non consolidé – non vérifié pour l'exercice terminé le 31 mars

	2008	2007
Stocks de produits en cours, début de l'exercice	**311 643 $**	337 940 $
Matières premières		
Stocks, début de l'exercice	**863 940**	1 048 819
Achats	**3 884 446**	2 589 765
	4 748 386	3 638 584
Stocks, fin de l'exercice	**973 733**	863 940
	3 774 653	2 774 644
Main d'œuvre directe et charges sociales	**891 858**	769 388
Frais généraux de fabrication		
Main d'œuvre indirecte et avantages sociaux	**319 393**	302 602
Fournitures diverses	**66 160**	56 566
Travail extérieur	**95 438**	299 445
Disposition de déchets dangereux	**1 207**	11 573
Amortissement	**345 286**	325 142
	827 484	995 328
	5 805 638	4 877 300
Stocks de produits en cours, fin de l'exercice	**405 573**	311 643
	5 400 065 $	4 565 657 $


Ministre
Sous-ministre
Coordination des affaires autochtones
Jacques-Olivier Théberge, int.
Service à la clientèle
Claude Otis
Ingénierie et acquisitions
Marc-André Bois
Opérations
Alain Cossette
Sécurité civile*
Line Tremblay
Direction générale des infrastructures et des technologies • Anne Marie Leclerc, s.m.a.
Chaussées
Guy Tremblay
Matériaux d'infrastructures
Jean-Paul Gervais
Géotechnique et géologie
Jean-Marie Durand
Conception
Gérard Desgagné
Entretien
Daniel Bouchard
Électrotechnique
André Gagnon
Qualité et normes
Alain Labonté
Exploitation
Anne Baril
Gestion des projets routiers
Philippe Veillette
Coordination de la recherche et de l'innovation
Nathalie Hamel
Environnement et études d'intégration au milieu
Thérèse A. Trépanier
Direction générale des politiques et de la sécurité en transport • Denys Jean, int.
Bureau des relations extérieures
Pierre Leblond
Politiques économiques
Benoit Cayouette
Normalisation technique
Gervais Corbin
Politiques et programmes
France Dompierre
Conseil et soutien aux partenaires
Claude Martin, int.
Orientations stratégiques
Bernard Letarte
Économie et plan directeur en transport
Évangéline Lévesque
Modélisation des systèmes de transport
Pierre Tremblay
Géomatique
Pierre Lessard
Partenariat public-privé
Sophie Morin
Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent
Claire Poulin
Transport aérien
Denis Simard
Transport ferroviaire
Josée Hallé
Politiques de sécurité
Stéphanie Cashman-Pelletier
Expertise et soutien technique en sécurité
Carl Bélanger
Gestion de la ma
Marc Tremblay
Relations profes
santé-sécurité
Robert Jobidon
Développement et formation
Bernard Lanctôt
Direction générale de Montréal et de l'Ouest • Jacques Gagnon, s.m.a.
Ressources et coordination de l'exploitation
Pierre Fernandez Galvan
Programmation routière et transport collectif
Pierre Fernandez Galvan, int.
Planification et stratégies d'intervention
Christine Caron
Liaisons avec les partenaires et les usagers
Lucie Tremblay
Inventaires et Plan
André Marcotte
Projets
Claude Paquet
Soutien à la gestion
Sylvie Marcotte
Exploitation
Denis Domingue
Centres d'opérations (Anjou, Turcot, tunnel et station de pompage)
Rémi Sylvain
Gestion de la circulation
Alexandre Debs, int.
Inventaires et Plan
Gérald Lavoie
Projets
Fadi Moubayed
Soutien à la gestion
Sonia Mercier
Laval et coordination territoriale de l'exploitation
Christine Chartier
Repentigny
Luc Cossette
Liaisons avec les partenaires et les usagers
Michel Ménard
Inventaires et Plan
Sylvie Laroche
Projets
Michel Rochon
Soutien à la gestion
Yvan Roy
Boucherville et coordination territoriale de l'exploitation
Marc Desrochers
Foster
Marc Desrochers
Saint-Hyacinthe
Jules Gilbert
Liaisons avec les partenaires et les usagers
Bernard Caron, int.
Inventaires et Plan
Joceline Béland
Projets
Guy Lavoie
Soutien à la gestion
Miville Villeneuve
Saint-Jean-sur-Richelieu et coordination territoriale de l'exploitation
François Hallé
Napierville
François Hallé
Vaudreuil
François Hallé
Ormstown
François Hallé
Liaisons avec les partenaires et les usagers
Jean Boucher, int.
Inventaires et Plan
Gilles Bourque
Projets
Bruno Lacasse
Soutien à la gestion
Jean Dion
Sherbrooke et coordination territoriale de l'exploitation
Yves Fournaise
Richmond
Yves Fournaise
Cookshire
Yves Fournaise
Lac-Mégantic
Yves Fournaise
Magog
Yves Fournaise
Liaisons avec les partenaires et les usagers
Gérald Ouellet
Inventaires et Plan
Raymond Allan, int.
Projets
Doris Mercier
Soutien à la gestion
Robert Belzile
Joliette et coordination territoriale de l'exploitation
André Sanschagrin
Saint-Jérôme
Gérald Chartrand
Lachute
Gérald Chartrand
Mont-Laurier
Pierre Thibault
Liaisons avec les partenaires et les usagers
Stéphane Lauzon
Inventaires et Plan
Jacques Henry
Projets
Maroun Shaneen
Soutien à la gestion
François Rossignol
Gatineau et coordination territoriale de l'exploitation
Claude De Grâce
Campbell's Bay
Claude De Grâce
Papineauville
Donald Fournier
Maniwaki
Guy Chatel, int.
Liaisons avec les partenaires et les usagers
Yvon Bélanger, int.
Inventaires et Plan
Jean Iracà
Projets
Hélène Iracà
Soutien à la gestion
Louise Lafortune
Rouyn-Noranda
Claude Gagnon, int.
Val-d'Or
Mario Grenier, int.
Amos
Mario Grenier
Macamic
Claude Gagnon
Ville-Marie
Claudine Desjardins
Coordination et ressources
Marie Lalancette
Planification et programmation
Yvon Villeneuve
Inventaires et Plan
Victor Bérubé
Projets
Jean Bélair, int.
Soutien à la gestion
Mireille Parent
Mont-Joli
Ghislain Lafrenière
Saint-Pascal
Gilles Michaud
Îles-de-la-Madeleine
Louis Vigneau
Gaspé
Bruno Laflamme
Sainte-Anne-des-Monts
Luc St-Pierre
New Carlisle
Louis Bélanger
Cabano
Gilles Michaud
Cacouna
Gilles Michaud, int.
Inventaires et Plan
Hélène Verret
Projets
Gilles Sawyer
Soutien à la gestion
Richard Côté
Centre intégré de la gestion de la circulation
Yves Berger
La Malbaie
Rémy Guay
Québec
Gabriel Lavoiette
Cap-Santé
Yvan Barrette
Légende
Service
* Cette unité relève administrativement de la Direction générale des infrastructures et des technologies.

Organigramme du ministère des Transports du Québec
au 31 mars 2008

Ministre
Julie Boulet*

Sous-ministre
Denys Jean

- **Coordination des affaires autochtones** — Jacques-Olivier Thèberge, int.
- **Ingénierie et acquisitions** — Marc-André Bois
- **Opérations** — Alain Cossette
- **Enquêtes** — Gilles Roberge
- **Sécurité civile*** — Line Tremblay
- **Coordination de la programmation** — Mario Blackburn
- **Renseignement et soutien en communication** — Linda Jasmin
- **Activités de communication** — Réginald Cummings, int.

Direction générale des politiques et de la sécurité en transport • Denys Jean, int.

- **Politiques économiques** — ...noit Cayouette
- **...rmalisation technique** — ...rvais Corbin
- **Politiques et programmes** — France Dompierre
- **Conseil et soutien aux partenaires** — Claude Martin, int.
- **Orientations stratégiques** — Bernard Letarte
- **Économie et plan directeur en transport** — Évangéline Lévesque
- **Modélisation des systèmes de transport** — Pierre Tremblay
- **Géomatique** — Pierre Lessard
- **Partenariat public-privé** — Sophie Morin
- **Secrétariat au transport maritime et à la mise en valeur du Saint-Laurent** — Claire Poulin
- **Transport aérien** — Denis Simard
- **Transport ferroviaire** — Josée Hallé
- **Politiques de sécurité** — Stéphanie Cashman-Pelletier
- **Expertise et soutien technique en sécurité** — Carl Bélanger

Direction générale des services à la gestion • ...

- **Gestion de la main-d'œuvre** — Marc Tremblay
- **Relations professionnelles et santé-sécurité** — Robert Jobidon
- **Développement et formation** — Bernard Lanctôt
- **Opérations financières et normalisation** — Danièle Cantin
- **Planification financière et contrôle budgétaire** — Marc Bélanger
- **Expertise immobilière** — Mario Pilote
- **Acquisitions** — Roch Huet
- **Gestion contractuelle** — Renée Delisle
- **Soutien aux occupants** — Réal Girard
- **Pilotage intégré des systèmes informationnels** — Richard Dionne
- **Gestion des projets informationnels** — Marie-Josée Martin
- **Systèmes de gestion et de soutien** — Dominique Jodoin
- **Systèmes de mission** — Guy Leclerc
- **Clientèle** — Marc Pepin, int.
- **Exploitation des infrastructures technologiques** — Marc Pepin
- **Architecture et intégration des technologies** — Pierre Lamoureux

Direction générale de Québec et de l'Est • Jean-Louis Lorange, ...

- **Coordination et ressources** — Marie Lalancette
- **Planification et programmation** — Yvon Villeneuve

- **Liaisons avec les partenaires et les usagers** — Bernard Caron, int.
- **Inventaires et Plan** — Joceline Béland
- **Projets** — Guy Lavoie
- **Soutien à la gestion** — Miville Villeneuve
- **Saint-Jean-sur-Richelieu et coordination territoriale de l'exploitation** — François Hallé
- **Napierville** — François Hallé
- **Vaudreuil** — François Hallé
- **Ormstown** — François Hallé

- **Liaisons avec les partenaires et les usagers** — Yvon Bélanger, int.
- **Inventaires et Plan** — Jean Iracà
- **Projets** — Hélène Iracà
- **Soutien à la gestion** — Louise Lafortune
- **Rouyn-Noranda** — Claude Gagnon, int.
- **Val-d'Or** — Mario Grenier, int.
- **Amos** — Mario Grenier
- **Macamic** — Claude Gagnon
- **Ville-Marie** — Claudine Desjardins

- **Inventaires et Plan** — Victor Bérubé
- **Projets** — Jean Bélair, int.
- **Soutien à la gestion** — Mireille Parent
- **Mont-Joli** — Ghislain Lafrenière
- **Saint-Pascal** — Gilles Michaud
- **Îles-de-la-Madeleine** — Louis Vigneau
- **Gaspé** — Bruno Laflamme
- **Sainte-Anne-des-Monts** — Luc St-Pierre
- **New Carlisle** — Louis Bélanger
- **Cabano** — Gilles Michaud
- **Cacouna** — Gilles Michaud, int.

- **Inventaires et Plan** — Donald Turgeon
- **Projets** — Donald Boily
- **Soutien à la gestion** — Josée Garant
- **Chicoutimi** — Yves Laberge
- **Alma** — Yves Laberge
- **Roberval** — Jean-Guy Lévesque
- **Chibougamau** — Charles Roy

- **Inventaires et Plan** — Michel Bérubé
- **Projets** — Thérèse Belisle
- **Soutien à la gestion** — Lise Fortin
- **Havre-Saint-Pierre** — Étienne Cormier
- **Sept-Îles** — Jacques Dionne
- **Baie-Comeau** — Jean-François Harvey
- **Bergeronnes** — Jean-François Harvey

- **Inventaires et Plan** — Hélène Verret
- **Projets** — Gilles Sawyer
- **Soutien à la gestion** — Richard Côté
- **Centre intégré de la gestion de la circulation** — Yves Berger
- **La Malbaie** — Rémy Guay
- **Québec** — Gabriel Laviolette
- **Cap-Santé** — Yvan Barrette

- **Inventaires et Plan** — Luc Bilodeau
- **Projets** — Richard Ringuette
- **Soutien à la gestion** — Yvon Labonté
- **Beauceville** — Carol Chayer
- **Thetford Mines** — Carol Chayer
- **Laurier-Station et Lévis** — Carol Chayer
- **Saint-Jean-Port-Joli** — Richard Douville
- **Saint-Charles-de-Bellechasse** — Richard Douville
- **Lac-Etchemin** — Richard Douville

- **Inventaires et Plan** — Donald L. Desjardins
- **Projets** — Jean Douville, int.
- **Soutien à la gestion** — Yves Landry
- **Shawinigan** — Daniel Leclerc
- **Trois-Rivières** — Daniel Leclerc
- **Nicolet** — Alain Faucher
- **Victoriaville** — Alain Faucher
- **Drummondville** — Alain Faucher

Transports Québec